

La Miouze-Rochefort

UNE GARE AU FIL DES ANS

Christian Roche aime tellement le Massif Central qu'il souhaite en posséder de petites portions sous ses yeux, chez lui. Après un morceau de ligne des Cévennes, nous lui donnons la parole devant sa nouvelle gare, qui évolue en fonction des époques.

Texte et photos: Christian Roche



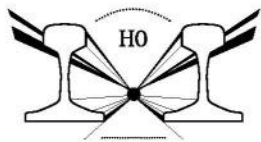


LE FOND DE DÉCOR
EST TRAITÉ EN
TROMPE-L'OEIL :
CERTAINS BÂTIMENTS
SONT EN VOLUME,
D'AUTRES À PLAT.



Le réseau en vidéo

Retrouvez le réseau de Christian Roche et les commentaires de son auteur en vidéo sur la chaîne YouTube LR Presse Officiel <https://lien.lrpresse.com/La-Miouze-Ch-Roche>



En juin 2013, *Loco-Revue* présentait mon réseau « Atmosphère cévenole » le long d'une portion de pleine voie près du site de Jonchères, comprenant une gare cachée (dans LR 791, NDLR). Après cette expérience, dépourvue de possibilités de manœuvres visibles, il m'est apparu indispensable de reproduire au plus près de la réalité la petite gare de La Miouze-Rochefort, sur l'ancienne ligne PO de Clermont-Ferrand à Ussel, près de Laqueuille. Non loin de mon domicile, elle se prête parfaitement à l'objectif à atteindre, tout en réutilisant une bonne partie du matériel roulant en ma possession et employé dans la réalité, une condition essentielle.

D'abord, un travail sur place

D'abondantes campagnes de relevés d'états des lieux et de photos des installations ainsi que de l'environnement, allaient permettre d'étayer le projet, qui prit corps, tel que décrit dans *Loco-Revue* 807 d'octobre 2014. Reproduire ce lieu est un réel défi : faire vivre une petite gare de passage au trafic restreint et située dans un environnement assez austère et dépouillé. J'ai fait ce choix pour y avoir observé des 4-141 TA jusqu'en février 1969. Cette gare a connu quelques activités dont :

- Les transports de bestiaux jusque dans les années 60, puis d'importants trafics du bois à la suite de plusieurs tempêtes dont celles de 1982 et 1999.
- Plus récemment, le site fut un relais pour l'acheminement du gravier destiné aux travaux autoroutiers de l'A89.

Ma démarche de maquettiste

Très tôt, j'ai admiré les réalisations de John Allen (modéliste américain qui a jeté, dans les années 50-60, les bases du modélisme actuel en termes de mise en scène et de jeu d'exploitation, NDLR). Séduit par cette philosophie basée sur l'utilisation et l'adaptation poétique des matières premières, il me faut aller le plus loin possible dans la fabrication

des éléments constituant le réseau, conscient qu'il peut être difficile d'obtenir, pour certains détails, la finesse des productions du commerce de plus en plus étendues. Le souci du détail demandant une certaine disponibilité, bien des années se sont écoulées depuis la présentation du projet.

Le choix des époques

Il a été déterminé essentiellement à partir du matériel en ma possession. Côté vapeur, plusieurs 4-141 TA dont deux Jouef fabriquées autrefois à Champagnole : des 4-141 TA 415 superdétaillées, renumérotées 424 et 474, et une plus récente, la 481 rebaptisée 482, et enfin, la 4-141 TA 407 Modelbex. Plusieurs périodes ont été choisies :

- Années 61 à 64, avec le Thermal Express tracté par la 4-141 TA 474 d'Ussel (réchauffeur ACFI à ballonnets courts), ou par la 4-141 TA 407.
- Puis la période 1968 à février 69, avec les dernières marches des 4-141 TA d'Ussel : la 482 (réchauffeur ACFI à ballonnets longs) et la 424 fermant le ban.
- Les époques III et IV favorisent les marches de trains omnibus, d'un petit trafic marchandises, et permettent de diversifier le parc autorails (X 3800, X 2800, X 4200) avec les transformations (passage des toits rouges des X 2800 aux « bleus d'Auvergne », par exemple)
- Les X 2800 à toits rouges et les modernisés bleus cohabitent dès 1978, une remorque étant obligatoirement intercalée.
- La période de la fin des années 90 au début de la décennie suivante sera marquée par les passages du Ventadour (évoquée ici par mes BB 67400 Multiservices).

Conception du réseau

Le réseau est de type showcase, constitué de deux éléments de 1,22 m de long et 0,42 m de profondeur. Le plan des voies est à 1,30 m du sol, position optimale pour un regard immergé dans les installations. Toutes les courbes disgracieuses et irréalistes sont cachées en coulisses. La construction fait ►



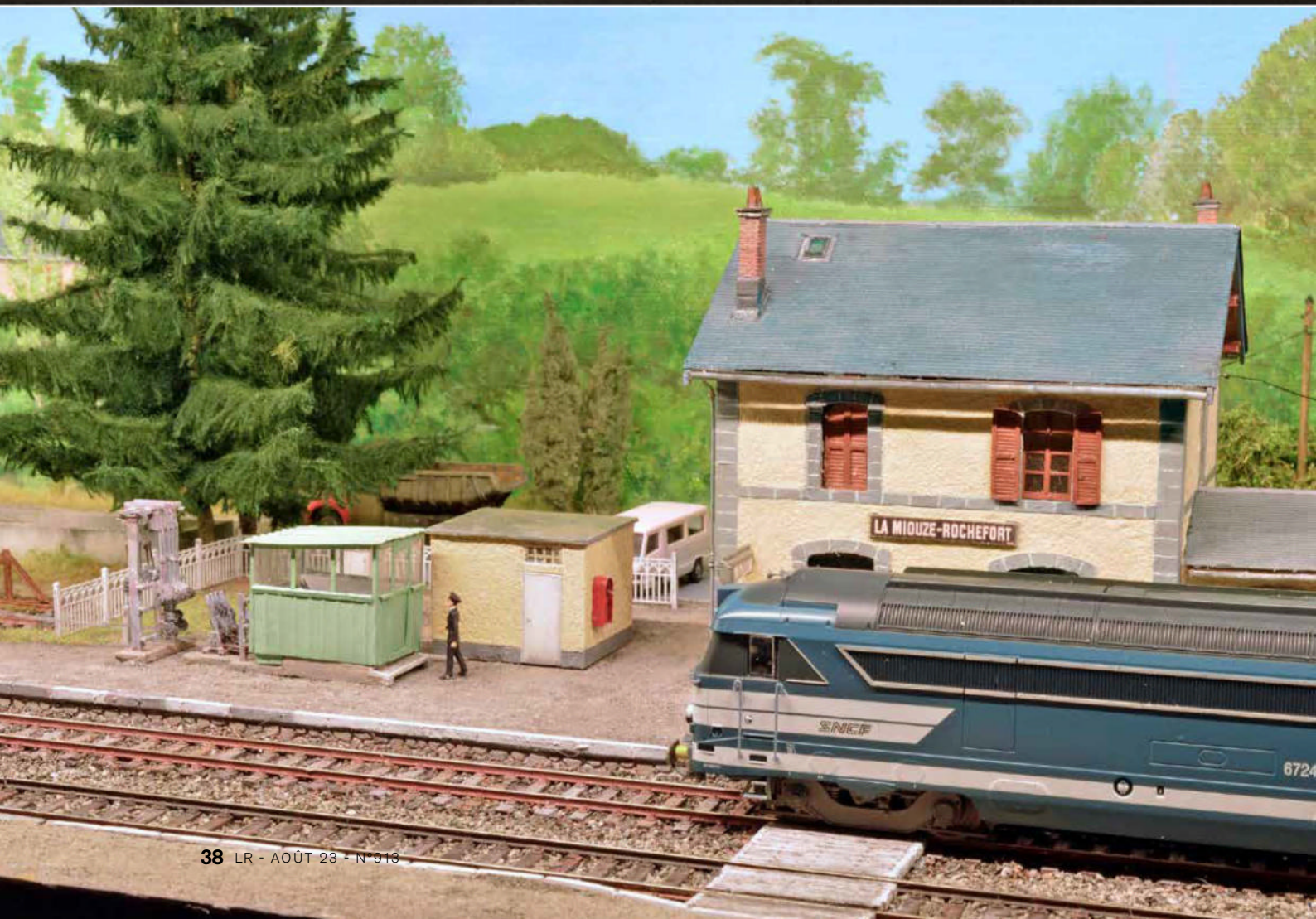
LE RÉSEAU EN BREF

- Échelle : HO (1/87)
- Type : showcase
- Thème : gare de La Miouze-Rochefort (63)
- Dimensions (partie décorée) : 244 x 42 cm (en deux éléments)
- Hauteur du plan de roulement : 130 cm
- Voie : Peco code 75
- Rayon de courbe minimal : 1200 mm (grand rayon Peco)
- Époque : années 60 à 2000
- Commande des trains : Roco MultiMaus avec dernière mise à jour (1.05)
- Commande d'aiguilles : tirettes

Passage sans
arrêt d'une double
traction de 4-141 TA
en direction de
Laqueuille et Ussel.



Ce modèle
de 4-141 TA,
fabriqué
autrefois à
Champagnole,
a encore
fière allure
ainsi doté
de pièces
de détail
rapportées.



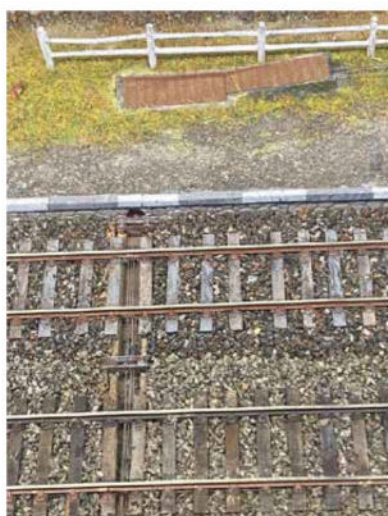


Lors d'une séance d'exploitation époque III, le poste Vignier et ses leviers ne sont pas encore abrités par le petit édifice vert que Christian garde donc sous le coude.

↖ Lors d'une séance d'exploitation Époque IV, les figurines sont choisies en cohérence.

← Époque V : le petit abri du poste est en place, puisque construit en réalité après 1995..

↓ Christian a même reproduit les transmissions funiculaires de commande des signaux.



► appel à du contreplaqué de 10 mm pour faces d'extrémité côté coulisses, fonds et façades, l'ensemble étant fixé sur un cadre inférieur en tasseaux. Le plan supportant les voies est également en contreplaqué de 10 mm d'épaisseur, posé sur le cadre pour rester démontable en vue d'éventuels travaux par dessous. Les deux showcases sont rendus solidaires l'un de l'autre, ainsi qu'avec les piétements et les coulisses au moyen de paumelles avec condamnations antidéplacement. Les piétements sont constitués de trois joues verticales, des croix de Saint-André discrètes assurant la stabilité des ensembles. Les coulisses repliables à chaque extrémité, d'une longueur approximative de 2,40 m, comprennent trois voies avec aiguilles. Elles sont posées sur fixations murales amovibles en console. Des rampes de LED à ton chaud, à l'avant et à l'arrière, sont dimables et indépendantes, permettant le réglage des flux lumineux. Les façades des showcases et les ouvertures sur les coulisses sont munies de protections transparentes amovibles, afin que le réseau reste à l'abri de la poussière

Mise en scène selon les époques

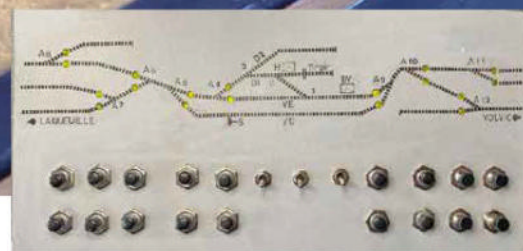
Au cours des années évoquées précédemment, les équipements, voies et bâtiments existants ont subi quelques aménagements ou transformations. Afin d'être en cohérence avec chacune des périodes prédéfinies, certains détails ont été prévus permutables, comme pour une scène de théâtre. Ainsi, la halle marchandises avec ses toits débordants de l'époque vapeur peut être remplacée par une autre correspondant à l'époque actuelle après modification de sa toiture. Un abri vitré a été adjoint au poste Vignier dès 1995, je l'ai donc prévu amovible.

Voies et appareils de voies

Pour les showcases, la voie est de la Peco code 75, avec traverses vieilles sauf voie directe, l'ensemble posé sur deux bandes en liège. Les aiguilles, également Peco Finescale au code 75, sont modifiées avec commandes manuelles par tirettes et contacteurs PL12. Pour les coulisses, j'ai opté pour de la voie et ►



Un très joli TCO commande les aiguilles.



La tranche du Thermal Express venant du Mont-Dore croise un autorail X 2800 au toit rouge en cette fin d'années soixante.

- des aiguilles Roco code 83 de récupération, avec commande par TCO.

Exploitation numérique

Le réseau est câblé pour la commande numérique, donc sans sections de voie isolées. La centrale Roco MultiMaus avec dernière mise à jour (1.05) convient parfaitement au système d'exploitation très simple. Elle est selon moi idéale pour jouer au train et procéder aux manœuvres. Le matériel de traction est équipé DCC et pour une bonne partie en Loksound. Seul regret pour les 4-141 TA, les décodeurs sonores du marché ne reproduisent pas les échappements caractéristiques de ces machines. Lorsque l'on a entendu et incrusté dans nos oreilles les bruits d'échappement si particuliers de ces machines, mieux vaut pas de son du tout, plutôt qu'un son approchant. Il est envisagé de sonoriser le réseau spécifiquement pour les 4-141 TA à partir de la banque de sons originaux à ma disposition. La dernière

arrivée, la 407 Modelbex est équipée d'un Loksound au bruitage tout de même assez satisfaisant. Un détail auquel je tiens : les 4-141 TA n'ont jamais circulé de jour avec les feux allumés. Les locos en DCC seront progressivement modifiées, si nécessaire, de manière à éteindre les feux arrière en cas de traction de rames.

Le souci des détails

L'environnement immédiat, ainsi que les installations de gare restant très dépouillées, j'ai décidé, en cohérence avec mon souhait de rester au plus près de la réalité, de reproduire jusqu'aux menus détails sans y apporter la moindre note de poésie. Ma conception du modélisme, c'est faire appel le moins possible aux produits du commerce. En contrepartie, le temps nécessaire pour la confection de certains détails peut devenir très important, mais la satisfaction est acquise. La végétation arbustive fait appel à des branches de thym, complétées de chutes de zeechium collées

puis floquées. Les épicéas, de taille réaliste, sont en fils de cuivre étamés et de laine mohair. La structure des bâtiments est en Carton Plume, les menuiseries en carton fin. Les parois du pont sont en contreplaqué de 10 mm, enduit puis gravé. Des murets sont obtenus à partir de pâte à modeler durcissant à l'air puis gravés.

Être au plus proche de la réalité

Un réseau, le plus soigné possible, doit comprendre à mon avis au moins trois composantes :

- Le côté statique, dont les installations de voies, le décor, les bâtiments.
- Le matériel roulant patiné ou non, en évitant les anachronismes.
- L'exploitation des trains.

Si les deux premiers points sont largement évoqués dans la presse spécialisée, il est un sujet qui gâche souvent l'ambiance : il s'agit de l'exploitation du matériel roulant. Si nous ►

La Miouze-Rochefort: INSPIRATION DE LA RÉALITÉ



© François Durivault



© Pierre Julien

A
Juillet 1994, c'est encore la grande époque des « bleus d'Auvergne » : croisement de deux X 2800.

B
Dans les années 90, la gare est encore bien entretenue : bordures de quais peintes en blanc, pas de mauvaises herbes sur les quais... On remarque même que la poubelle a reçu un sac neuf !

C
La sortie ouest de la gare, côté Laqueuille et Ussel. On note que le sémaphore mécanique s'adresse au deux voies.

D
Vue générale de la gare, vue du pont routier à l'été 1994. Le trafic de bois est encore actif.

E
Dessin des voies et repérages des bâtiments sur une photo aérienne.



© photo aérienne Google

DANS LES ANNÉES
SOIXANTE, LES 4-141 TA
SONT LES REINES
DE LA LIGNE.





↓ Pour les époques récentes, la halle à marchandises d'origine est remplacée par une autre, avec pans de toiture coupés !

↓↓ Années 60 : un autorail panoramique, engin prestigieux de la ligne, file vers Le Mont-Dore.





Sur les voies de débords, la lourde A1A 68000 manœuvre quelques wagons pour des clients du rail.

► sommes de plus en plus pointilleux sur le degré de finition du matériel roulant ainsi que des décors et équipements, il en est en effet tout autre pour sa conduite. Ainsi, à l'entrée d'une gare, voir débouler un train depuis une courbe serrée bien visible façon jouet et franchir une aiguille à pleine vitesse, fait penser à nos premiers circuits. Un magnifique convoi, composé du meilleur matériel, se doit d'être exploité de manière réaliste. Aujourd'hui par exemple, les décodeurs permettent des ralentissements souples et graduels devant un signal fermé ou un arrêt en gare. Les circulations en gare obéissent à des règles bien précises (manuels du conducteur de ligne). Aussi il est préférable de nous attacher à les appliquer pour être pleinement en accord avec les marches des vrais trains.

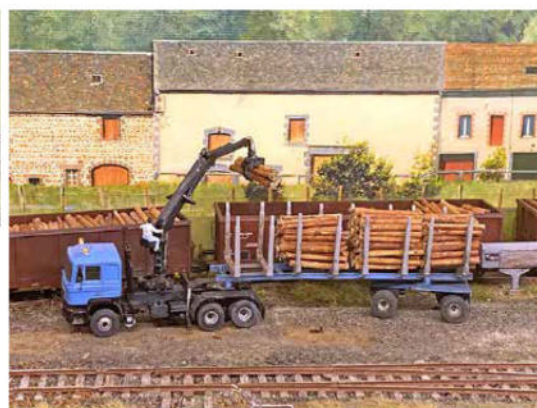
Et aujourd'hui, la liberté...

A l'heure de faire connaître mon travail, après tant de mois et d'années, au gré des disponibilités, à parfaire au mieux décor et matériel pour le site de la gare de La Miouze-Rochefort, j'ai envie de ressortir des cartons locomotives et wagons d'un autre temps afin de jouer en parallèle plus librement... J'ai du matériel SMCF, France-Trains, mais aussi une 141 P Jouef que j'ai plaisir à voir rouler, même si ce n'est pas réaliste ! Les deux activités ne sont pas incompatibles. ■



La bascule reproduit exactement la réalité.

Lors d'une séance d'exploitation Epoque V, cet ensemble routier moderne entre en scène.



On termine le chargement de plats Res emportant des grumes.



Passage d'un train de tombereaux chargés de charbon, sans doute provenant du gisement de Messeix...



Pas de ligne Laqueuille - Clermont-Ferrand, sans une évocation du Thermal Express, logiquement tiré par l'une des plus performantes 4-141 TA, l'une de celles munies d'un réchauffeur ACFI.