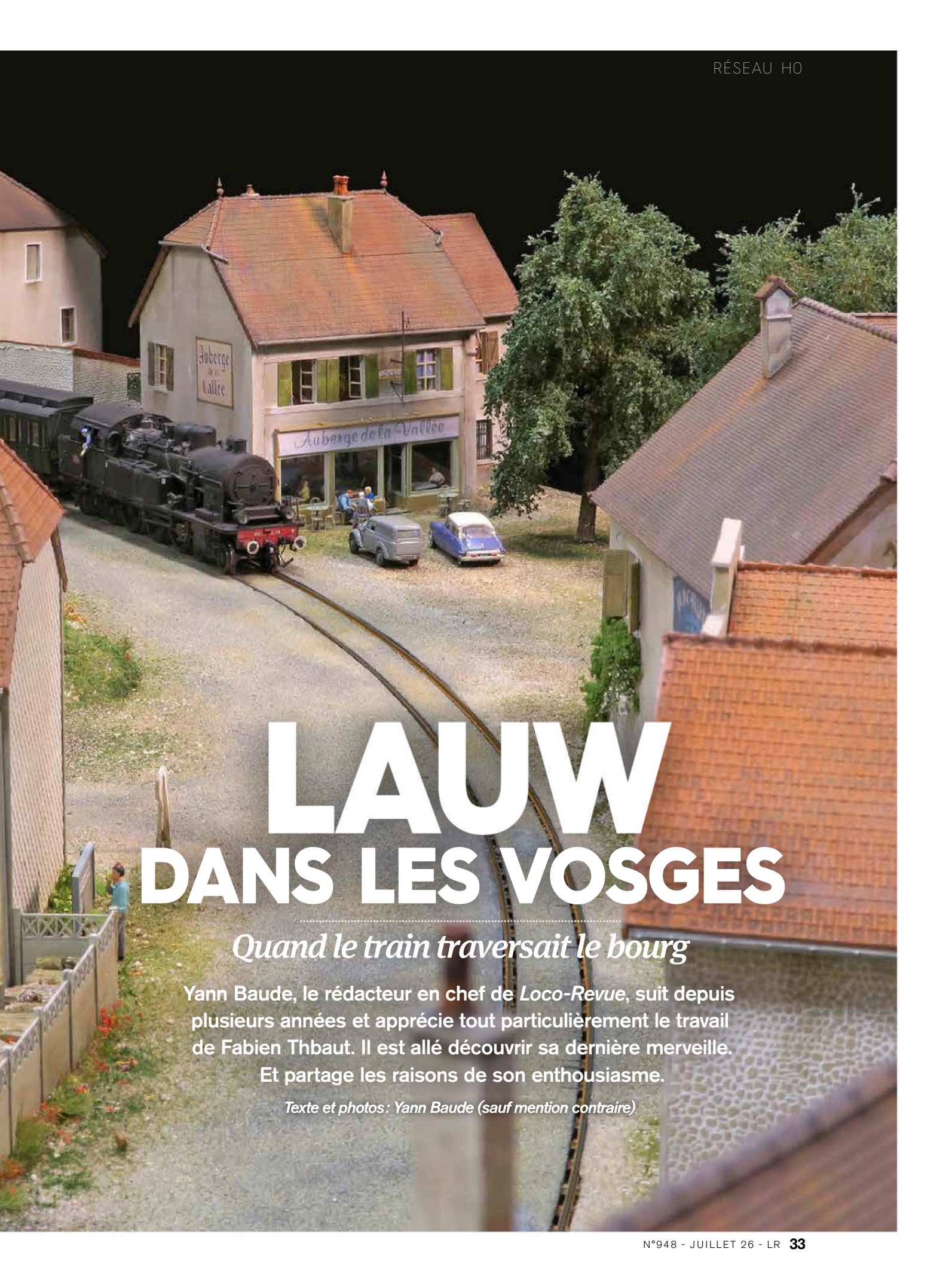




À Lauw, en septembre 1957, la 232 TC 410 remonte la vallée de la Doller en direction de Sewen, son terminus. Le train vient de démarrer après avoir marqué l'arrêt avant le carrefour. C'est très précisément ce genre de photo qui a motivé et inspiré Fabien Thbaut pour la création de son réseau HO.



La 232 TC, actrice principale de la séquence, entre en scène. Elle va traverser le village de Lauw comme elle le faisait en réalité, en empruntant la rue principale.

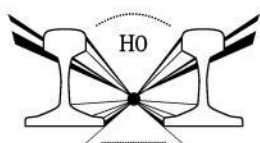


LAUW DANS LES VOSGES

Quand le train traversait le bourg

Yann Baude, le rédacteur en chef de *Loco-Revue*, suit depuis plusieurs années et apprécie tout particulièrement le travail de Fabien Thbaut. Il est allé découvrir sa dernière merveille. Et partage les raisons de son enthousiasme.

Texte et photos : Yann Baude (sauf mention contraire)



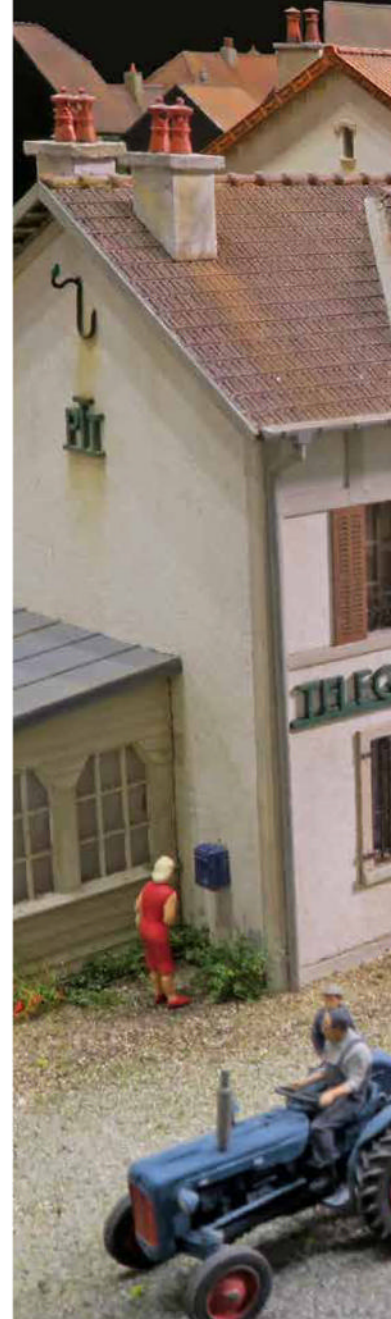
A l'origine du nouveau réseau de Fabien Thbaut, il y a des photos. De superbes images de Jacques-Henri Renaud ou Jean Florin, prises dans les années cinquante et au début des années soixante, montrant des 232 TC le long de petites routes d'Alsace et des contreforts vosgiens. Des trains ont même traversé le cœur des villages. En effet, pour des questions d'économie, quelques lignes ont été construites en accotement ou sur l'emprise des routes, exactement comme des voies de tramway vicinal. Un tel procédé permettait de limiter les travaux de voirie tout en réduisant les surfaces de terrain nécessaires à la voie ferrée. Lors de la création de ces lignes, la circulation automobile est suffisamment faible, voire inexistante, et la cohabitation avec les trains ne pose aucun problème. Les locomotives et les wagons sont également de dimensions réduites. Peu à peu, dans les années 1920, les locomotives gagnent en puissance et en taille, de même que les wagons et voitures de voyageurs. Parallèlement, la circulation automobile se développe, rendant la cohabitation de plus en plus difficile. Au lendemain de la seconde guerre mondiale, et surtout dans les années 1960, le peu d'entrain pour le transport ferroviaire, passé de mode du fait du développement de la voiture individuelle et de la circulation, condamne plusieurs de ces lignes. Fort heureusement des photographes ont la très bonne idée d'immortaliser ce chemin de fer si particulier, la 232 TC, avec sa taille imposante, souvent au centre de photos insolites.

Lauw, de la réalité à la maquette

Plusieurs lignes sont connues pour la cohabitation des véhicules routiers et ferroviaires. C'est notamment le cas de la ligne de Cernay à Seven par la vallée de la Doller, et plus particulièrement dans le village de Lauw, au cœur de la vallée de la Doller, montant vers Masevaux (voir carte). À Lauw, le train traverse les carrefours routiers, passe au ras du seuil des habitations, la locomotive crachant parfois sa fumée et ses escarbilles sur le linge qui sèche à la fenêtre! C'est toute cette ambiance qu'a retenue Fabien pour créer plus que de simples cartes postales en couleurs et en volumes : une véritable portion de Vosges des années cinquante, réduite au 1/87.

Le train au cœur du bourg

J'ai eu beaucoup de plaisir à observer le réseau, et de plusieurs manières. Tout d'abord avec une vue d'ensemble, que je me sois placé à l'extérieur de l'anneau ou faufile en son centre. Ce principe, déjà adopté pour son réseau Saint-Sauves (LR 886 de mai 2021), se révèle particulièrement judicieux en ce qu'il multiplie les points d'observations. Dans un second temps, légèrement incliné ou assis sur un tabouret, j'ai pu observer le passage de trains entre les bâtiments, guettant leur arrivée au coin d'un carrefour, les voyant disparaître derrière la station service ou la boucherie. Je rappelle ici mon goût, ici ravivé, pour les réseaux bouclés et la possibilité ainsi offerte de rejouer cinq, dix fois de suite, la scène du passage d'un train, en trouvant à chaque fois un nouvel angle pour le regard. ►



LE RÉSEAU EN BREF

- Échelle: 1/87
- Thème: village et gare de Lauw (Vosges)
- Dimensions: 210 cm (diamètre extérieur), parties décorées de 55 cm de largeur, autour d'un espace central de 1 m de diamètre
- Hauteur du plan de voie: 1,40 m environ
- Structure: caissons
- Commande des trains: analogique (Gaugemaster)
- Commande des aiguilles: Tortoise
- Voie: Peco code 75

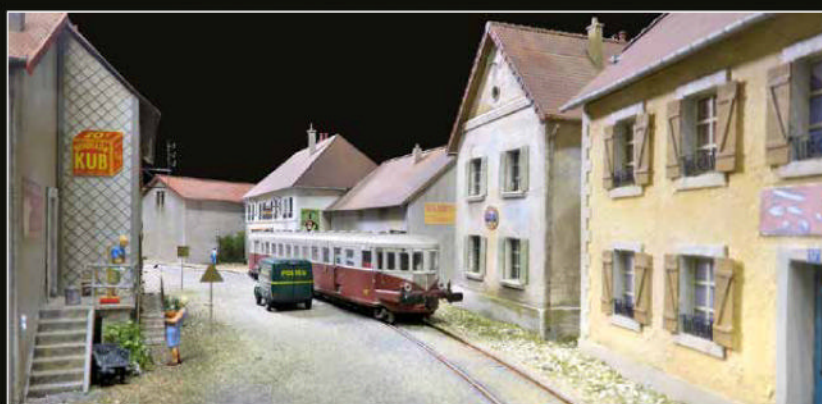


Le train de dessert voyageurs traverse la place de la mairie, interrompant pour quelques instants la circulation automobile, certes encore réduite à cette époque.



Carte du réseau SNCF (années 1960)





UN AUTORAIL DE
DIETRICH, TYPIQUE DES
SERVICES OMNIBUS
ALSACIENS, PRÉFIGURE
LES AUTOCARS QUI LUI
SERONT PRÉFÉRÉS DANS
LES ANNÉES SOIXANTE.
(MODÈLE MISTRAL)



L'autorail rompt un temps la quiétude du village mais ne perturbe pas son activité. Il va passer devant la mairie.

► Ce qui m'a aussi énormément plu, avec le réseau de Fabien, c'est à quel point il a su travailler l'environnement du chemin de fer. Comme j'ai pu lui dire: « *stupéfiant! Il n'y a pas 1 cm² que tu n'aies pas investi* ». Laisant partir devant moi la rame de dessert, j'ai pu porter mon attention sur les innombrables saynètes, la vie de ce village dans les années cinquante à soixante, comme immortalisée sous mes yeux. Les enfants qui jouent à la marelle, les clientes dans la file d'attente du boulanger, les villageois attablés à la terrasse de l'Auberge de la Vallée. Quelle animation! Quel bonheur!

Sans être allé sur place

Comme il l'avait fait pour Saint-Sauves, Fabien met à profit les possibilités de l'internet pour trouver l'inspiration et accéder à la documentation dont il a besoin. On peut difficilement réaliser que, compte tenu du réalisme de ses constructions, il n'a pas jugé utile d'aller sur place pour faire des photos et prendre des mesures. Avec Google Street View, il a pu s'imprégner du style des constructions, retrouver la forme des ouvertures, la disposition ►



C'est jeudi. Dans les années 1960, les enfants ne vont pas à l'école ce jour-là.



Image insolite et pourtant réaliste : le train au cœur de la vie du village, au pied de l'église.



► des façades. Même si cela m'a beaucoup étonné, il affirme que les maisons du village sont nées de son imagination, justes inspirées de la réalité. C'est qu'il a saisi avec pertinence le caractère de l'architecture locale : les couleurs, la forme des tuiles, les détails typiques... Pour la construction, le carton de calendrier est particulièrement apprécié. Il sert aussi bien à former les surfaces des voiries que les murs des édifices. Fabien fait en parallèle largement appel à l'imprimante couleur, pour obtenir les innombrables enseignes, pancartes et publicités murales qui entrent pour une grande part dans l'attrait exercé. Pour le reste, aucun produit rare ou exotique : des textures Redutex ou Faller, des papiers de couleurs... Tout cela pourrait inciter à penser que ce type de modélisme est ouvert à tous ! En fait, si l'on n'a pas tous cet œil, cette persévérance, vous conviendrez sans doute comme moi, qu'il est aussi bien difficile d'aller si loin dans le détail, d'être si juste dans le choix des teintes et la subtilité des patines. En ce qui me concerne, je vais désormais conserver un dossier de photos du réseau de Fabien à proximité de mon atelier, pour me motiver, m'y référer à chaque nouvelle construction de bâtiment ou projet de saynète. ►



Une lourde 230 assure cette fois la desserte marchandises. Elle vient de s'arrêter en gare et traverse le village, en tête d'une rame de quatre wagons seulement.

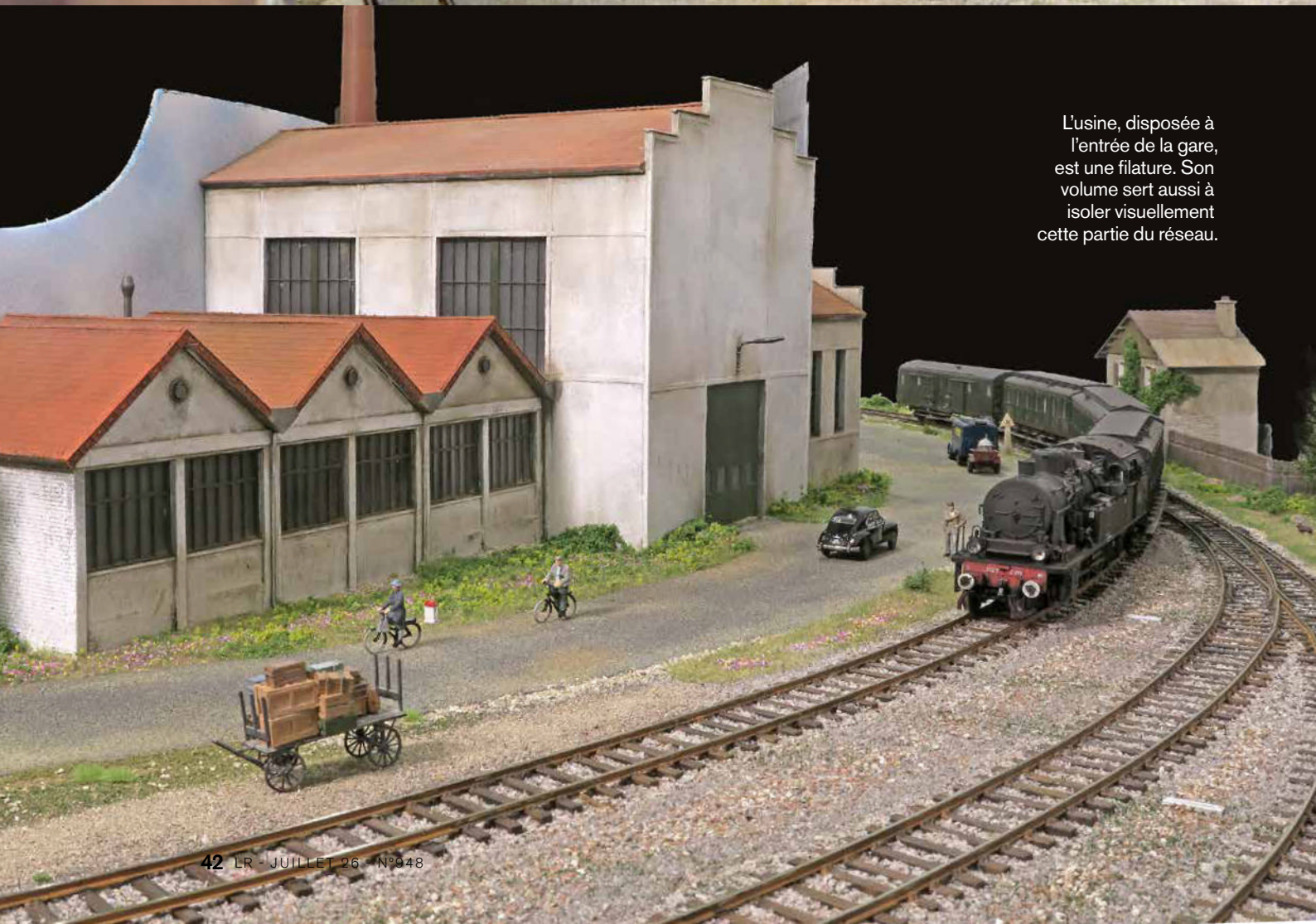
Le garage du pont est situé au carrefour. L'une des routes, vers Dannemarie, enjambe la Doller.





Fabien a construit son réseau en anneau, pour ainsi s'immerger dans son univers, le village vosgien de Lauw.





L'usine, disposée à l'entrée de la gare, est une filature. Son volume sert aussi à isoler visuellement cette partie du réseau.



L'ensemble du parc du réseau est ici stationné en gare de Lauw. La disposition tout en courbe assure de jolis points de vue.

► Un parc cohérent, donc réduit

La vedette du parc, c'est la 232 TC. Cette élégante locomotive, en réalité d'origine prussienne, est reproduite en HO par plusieurs fabricants, logiquement issue de la francisation de T18 prévues pour le marché allemand. Autrefois Liliput avait à son catalogue un très beau modèle pour l'époque et, plus récemment, Fleischmann a proposé plusieurs versions très répandues chez les modélistes des deux côtés du Rhin, avant qu'ESU ne commercialise très récemment un modèle exclusivement numérique, donc bardé de fonctions. Fabien reste attaché à une commande analogique et le modèle Fleischmann, performant et robuste, lui convient très bien. C'est cette locomotive qui assure l'essentiel des trains, parfois épaulée par une 230, également d'origine prussienne, une P8 provenant aussi de la gamme Fleischmann. Le choix d'un thème alsacien, plus précisément vosgien permet de bénéficier de la haute qualité des modèles francisés du fabricant allemand, puisqu'en réalité, le parc moteur était largement composé de locomotives restées en France au lendemain de l'Armistice de 1918. Un autorail De Dietrich de la gamme Mistral assure le



Un kit Kibri a servi de base à la construction du BV de Lauw.

service voyageurs en complément des rames tractées composées de voitures à portières latérales et de « boîtes à tonnerre » (Roco ou Fleischmann). Quelques wagons suffisent à évoquer le trafic marchandises (Fleischmann, REE,...) dévolu aux petites entreprises de la vallée, avant que la route ne soit préférée... La constitution du parc confirme l'esprit du réseau : nous ne sommes pas en présence

de la maquette qu'un collectionneur aurait construit pour le seul but de mettre en valeur son matériel, mais plutôt celle d'un modéliste attaché à une ambiance, à l'histoire particulière d'un lieu, la vallée de la Doller dans les années cinquante. Mais infatigable, Fabien me confie qu'il se laisse déjà emporter par d'autres photos anciennes vers le désir de les mettre en couleurs et en mouvement... ■