



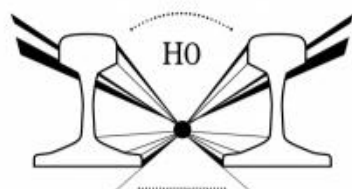
6 H 35. UNE DOUCE LUMIÈRE MATINALE ARROSE LES GORGES DE L'OURÈTRE. LA TRANCHE DU TRAIN DE NUIT POUR BARONETTE, VENANT DE PARIS, APPROCHE SON TERMINUS.

En route pour Baronette-les-Eaux

LE RÊVE DEVIENT RÉALITÉ

Voilà déjà deux ans, Alexis Avril griffonnait les plans de la station thermale de Baronette-les-Eaux. Noyée dans un relief accidenté, balafé par un canyon, Il se prenait à rêver d'une gare en voie normale électrifiée en correspondance avec un tramway à voie métrique...

Texte et photos: Alexis Avril



Dans un rêve récurrent, je me balade le long d'une voie unique électrifiée, coincée dans un défilé creusé par les eaux tumultueuses d'une rivière de montagne. Je découvre enfin la fin de la ligne. En haut d'un mur de soutènement dominant la gorge, une petite gare terminus où stationne un train de nuit. Pendant près de vingt ans, j'essaie de concrétiser ces images. Moults plans, mais je me heurte toujours aux mêmes problèmes : la place disponible pour évoquer tout cela en Ho et le temps pour mener un tel projet, inévitablement proportionnel à sa taille ! Le projet tombe dans les oubliettes, faute de place, faute de temps, même si le rêve vient toujours consteller mes nuits...

Chasser le naturel...

Un déménagement, une pièce de 3,80 x 2,80 m généreusement allouée par ma compagne, et mes envies d'antan refont surface ; les crayons s'usent de nouveau sur les feuilles de dessin ! 3,80 m : cela reste un peu court pour mettre en scène un terminus et une portion de ligne dans un défilé... Je vais devoir condenser les installations, sans pour autant tomber dans le plat de nouilles et/ou être contraint par des compositions extrêmement courtes soi-disant irréalistes... Un bon point dans ma quête de place : je ne cherche pas à reproduire la réalité, à quoi bon, elle existe déjà ! Je m'en inspire seulement pour faire de ce monde imaginaire que je vais créer, une éventualité dans l'éventail des possibles. Quelques archives, discussions avec d'anciens roulants et un petit détour dans les gares du Verdon et de la pointe de Grave, sur la ligne du Médoc, et j'accepte l'idée que les cas particuliers font aussi partie de notre réalité : une ligne électrifiée à voie unique, des gares aux quais extrêmement courts accueillant des rames et engins plutôt associés dans l'inconscient collectif aux grandes lignes : BB 9300, CC 6500, train de nuit et rames Corail. Il suffit maintenant de

transposer tout cela en région montagneuse. Je ne m'en cache pas, les transpyrénéens et leurs dessertes de stations thermales seront une énorme source d'inspiration.

Vertiges en bord de voie

Le plan général du réseau, en L, est rapidement établi : une coulisse sur le pan de mur de 2,80 m, et la partie décorée de 3,80 x 0,7 m sur le pan le plus long.

Compte tenu de la place occupée par les installations ferroviaires, pas trop de choix : les gorges précéderont l'entrée de la gare. Mais là, je m'expose à un cruel dilemme. Si la gorge est au premier plan, avec la voie en surplomb, je n'évoque qu'une moitié de canyon pour ne pas obstruer la vue sur les trains. L'impression d'une voie coincée dans le défilé est totalement inexistante. Si maintenant, la gorge traverse le réseau perpendiculairement à son axe principal et celui de la voie, aucune vue en enfilade de la gorge avec le train n'est possible. Comment obtenir tous ces points de vue sur si peu de profondeur ?

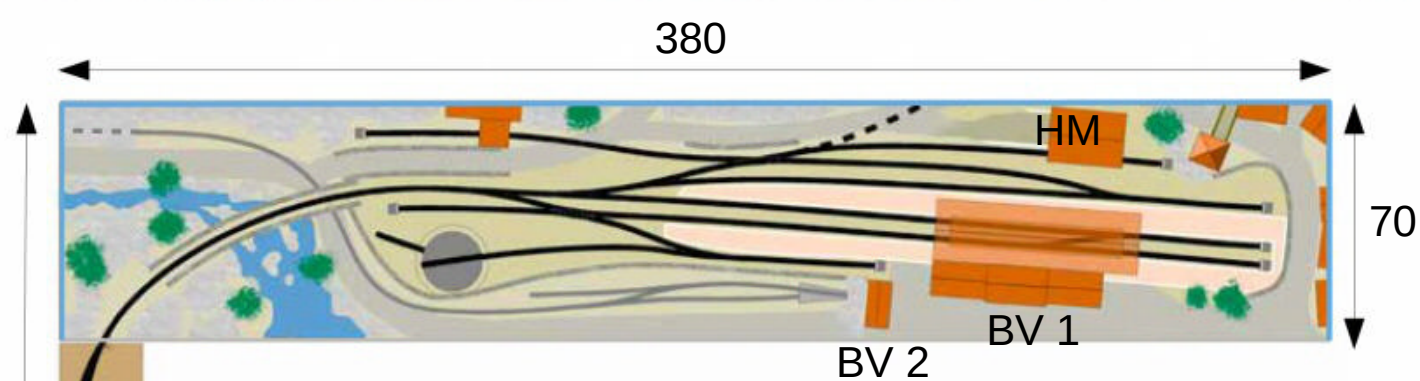
Une idée me vient à l'esprit en découvrant les chemins de fer à voie métrique basques lors d'un voyage. Et si j'ajoutais au circuit à voie normale, établi dans l'axe principal du réseau,



Le terminus de Bagnères-de-Luchon, dans les Pyrénées. Trois voies à quai seulement, en impasse au bout d'une ligne à voie unique électrifiée. L'établissement voyait circuler des rames Corail, des trains de nuit, des automotrices...



RÉSEAU H0



↑ Le train Baronette - Paris, BB 9400 en tête (LS Models) part en direction de la capitale et franchit le beau viaduc (modèle découpé au laser par François Fouger, voir *hors-série Loco-Revue* n° 71)..

LE RÉSEAU EN BREF

- Échelle: H0/H0m
- Dimensions: 3,80 x 0,70m (partie décorée), 2,10 x 0,3 m (coulisse)
- Infrastructure: porteurs en L, plateforme en contreplaqué 10 mm
- Hauteur du plan de voie/sol: 1,40 m
- Thème: terminus de station thermique
- Époque: IV principalement
- Voie: Peco code 75 H0 et H0m
- Exploitation: à vue
- Éclairage: naturel (Velux) + projecteurs à LED
- Commande des trains: numérique pour la voie normale (Multimaus Roco) et analogique pour la voie métrique (Roco)
- Commande des aiguilles: moteurs MTB MP1 et tirettes



UN TRAMWAY (MODÈLE TRAINS
D'ANTAN DES TRAMWAYS DE VENCE),
LONGE LES GORGES QUI MÈNENT
À LA GARE DE BARONETTE.



↑

Avant d'atteindre son terminus, le tramway traverse la départementale sous le viaduc de la voie normale. .

→

La gare des tramways est composée de deux voies menant à un pont-secteur coincé contre les rochers. Un tramway (modèle Halling) attend que la voie soit libérée pour plonger dans les gorges.

un autre circuit qui traverserait le réseau dans sa largeur? Le premier pourrait par exemple sauter la gorge sur un bel ouvrage en pierre, l'autre emprunterait le défilé... J'aurais alors mes deux points de vue! Et voilà comment la voie métrique est arrivée à Baronette-les-Eaux, pour assurer la correspondance avec la voie normale vers les gorges et, plus loin, les villages de haute altitude et peut-être, l'Espagne.

Deux lignes, deux gares

Qui dit deux écartements, dit deux établissements. Pour la voie métrique, le plan de voie est rudimentaire. La ligne grimpe des gorges jusqu'à son terminus le long du mur de soutènement de la gare à voie normale. Deux voies à quai se terminant sur un pont-secteur et un tiroir composent les installations. Pour la gare principale, je prévois un faisceau plus développé, tant pour faciliter les remises en tête qu'autoriser des manœuvres marchandises. Deux quais d'une longueur d'environ 1,80 m permettent d'accueillir des rames de cinq à six voitures, une voie de manœuvre est réservée

aux remises en tête des machines, stockage des rames marchandises et refoulement vers un embranchement. Je complète le tout d'une petite annexe-traction équipée d'un pont tournant... De quoi jouer!



Des techniques classiques

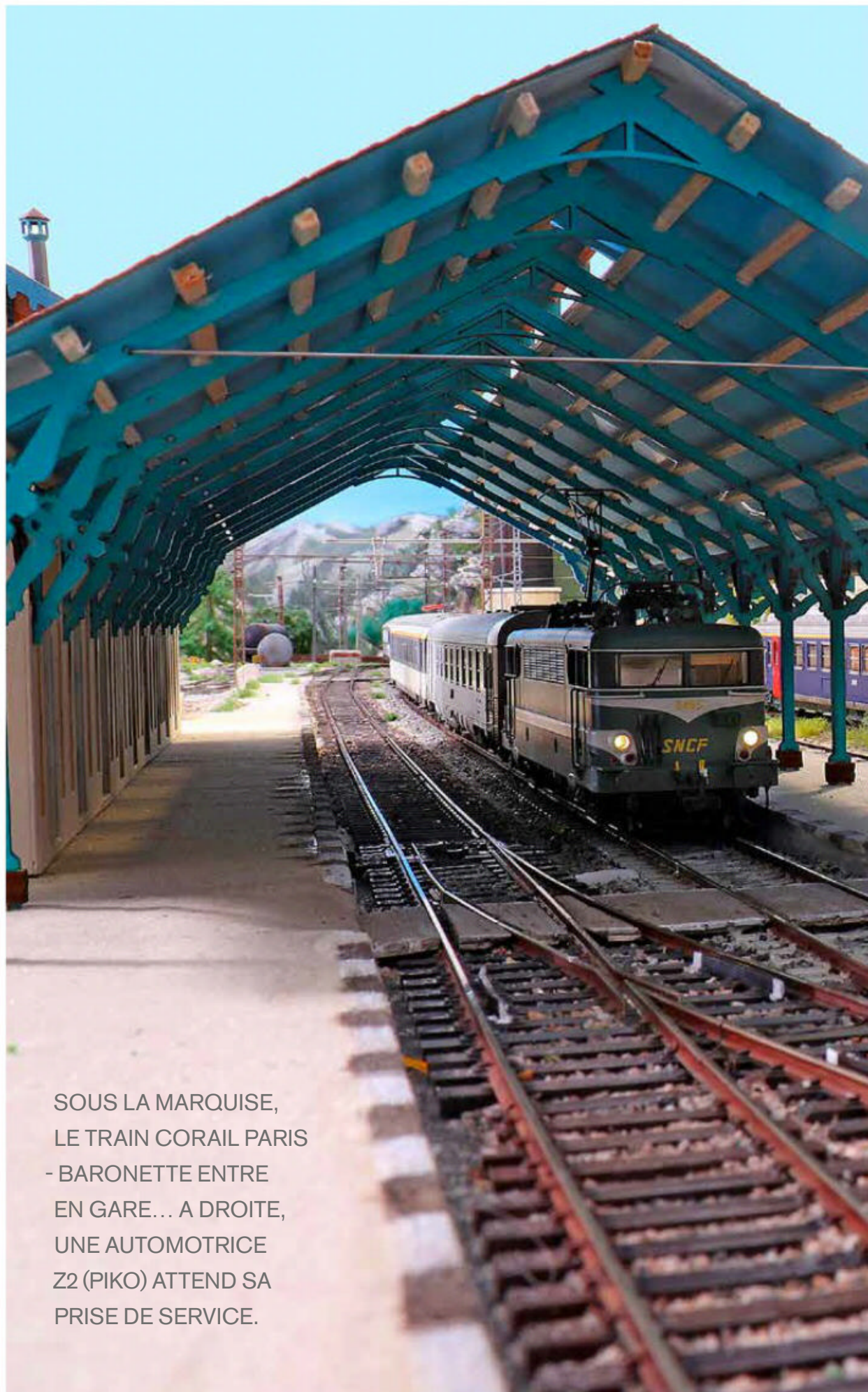
Avec ma longue expérience de nomade, je n'hésite pas une seconde : l'infrastructure du réseau doit être démontable et légère. Le réseau est subdivisé en trois « modules » de dimensions équivalentes, et les plateformes de roulement reposent sur des porteurs en L. Ce type de charpente facilite par la même occasion la mise en place des reliefs, plutôt importants (60 cm entre le point le plus bas et le plus haut du réseau). Côté gorge, je pose les plateformes de roulement et mets en forme les reliefs avant de poser la voie et de la câbler. Pour évoquer les parois rocheuses, je fais appel au polystyrène extrudé - là encore avantage de la légèreté - sculpté à grands coups de cutter, recouvert de gesso et d'enduit de lissage teinté à l'acrylique, puis patiné à l'aide de lavis et terres à décor. Le lit de la rivière est un mélange de copeaux de ce même polystyrène (rien ne se perd !), de litière pour chat, de sable fin d'aquarium, le tout également teinté. L'eau est évoquée à l'aide de résine de glaçage Pébéo pour sa partie tumultueuse, de papier toilette mis en couleur, et recouvert d'un médium acrylique brillant pour la zone de la plage, plus profonde et calme. Végétation, bâtiments en carton de calendrier ou Carton Plume (Canson), et autres éléments de décor viennent compléter l'environnement plus tard.

Et des techniques modernes

Originellement, je prévois le viaduc qui précède l'entrée en gare en bois recouvert d'un revêtement en Carton Plume gravé. Un échange téléphonique avec François Fouger, spécialiste en découpe laser, et je suis convaincu de l'intérêt de cette technologie pour élever cet ouvrage.

Pour le BV, que je veux élégant, disproportionné en regard des installations, station thermique et clientèle de luxe obligent, je penche d'abord vers une production du commerce, mais pas pour longtemps, car j'ai vite le coup de foudre pour la gare d'Arcachon et sa marquise au-dessus des voies... Pour fabriquer l'édifice, je pense dans un premier temps au Carton Plume agrémenté de modénatures que je découperais grâce à ma Silhouette Portrait. Mais, là encore, mon bon ami François piaffe déjà d'impatience face à ce nouveau challenge. Le BV sera donc inspiré de celui d'Arcachon, et en découpe laser. François en transpire encore !

Bien que le BV ne soit pas tout à fait achevé, difficile de résister à la tentation d'une mise en situation !



SOUS LA MARQUISE,
LE TRAIN CORAIL PARIS
- BARONETTE ENTRE
EN GARE... A DROITE,
UNE AUTOMOTRICE
Z2 (PIKO) ATTEND SA
PRISE DE SERVICE.



L'architecture complexe du bâtiment des voyageurs a imposé une conception en découpe laser. Inspirée du BV d'Arcachon, l'œuvre est de François Fouger.





Sur l'impasse menant à la halle marchandises, une BB 66400 (modèle Jouef) refoule deux couverts. Sur sa droite, une BB 7200 (modèle LS Models) stationne sur la voie utilisée pour les remises en tête et refoulements vers l'embranchement.

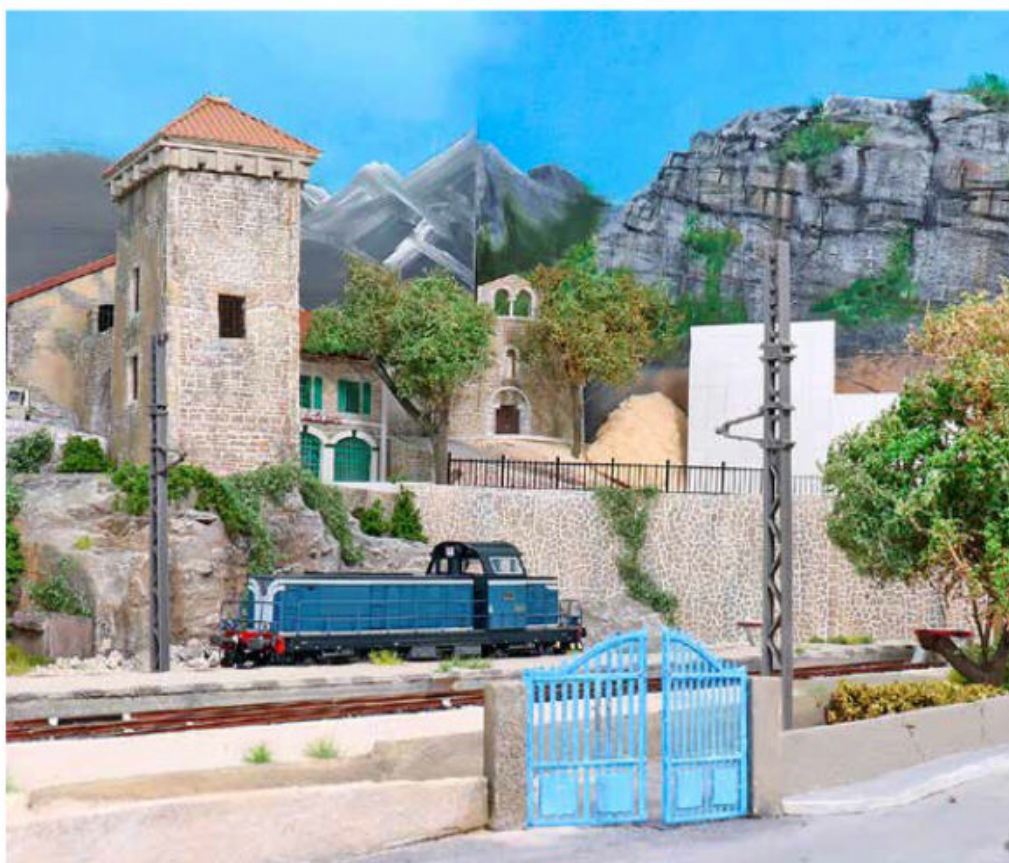




En cette fin d'année 1976, une BB 9300 (Roco) entre en gare avec l'omnibus de midi, composé de voitures Bruhat et OCEM. Sur la gauche, la TJD qui permet d'accéder au tiroir menant à l'annexe.

Et la suite ?

Le réseau est loin d'être terminé, mais je m'y crois déjà. Encore quelques détails à ajouter, par-ci par-là, personnages, huisseries, barrières, derniers bâtiments, éclairage, et le gros morceau : la caténaire. Cette dernière est en partie installée sur le faisceau d'entrée de la gare principale et au-dessus de la voie longeant la gorge : une simple caténaire trolley tendue réellement grâce à des plombs de pêche en bout de ligne. Pour simplifier le travail, je conserverai aussi cette « ficelle » unique sur toutes les voies de la gare à voie normale, à l'exception de l'entrée du faisceau et du viaduc, qui verront la caténaire trolley évoluer vers une caténaire à pendules. Même si j' imagine le site dans les Pyrénées, j'ai opté, pour des questions de budget et de robustesse, pour des mâts JV-Lybe typés Sud-Est. Ils sont légèrement modifiés pour leur faire oublier leur look d'origine. Après tout, au Midi, il n'y avait pas deux mâts identiques, rien ne m'interdit d'imaginer un nouveau type pour cette ligne « réaginaire », uchronique, qui a pour simple but de faire de mes rêves une réalité... ■



Le village surplombe les voies en impasse. Les bâtiments, en cours de construction, sont principalement en Carton Plume, les huisseries en papier découpé à la Silhouette Portrait, tout comme les barrières...



VUE GÉNÉRALE
DES INSTALLATIONS