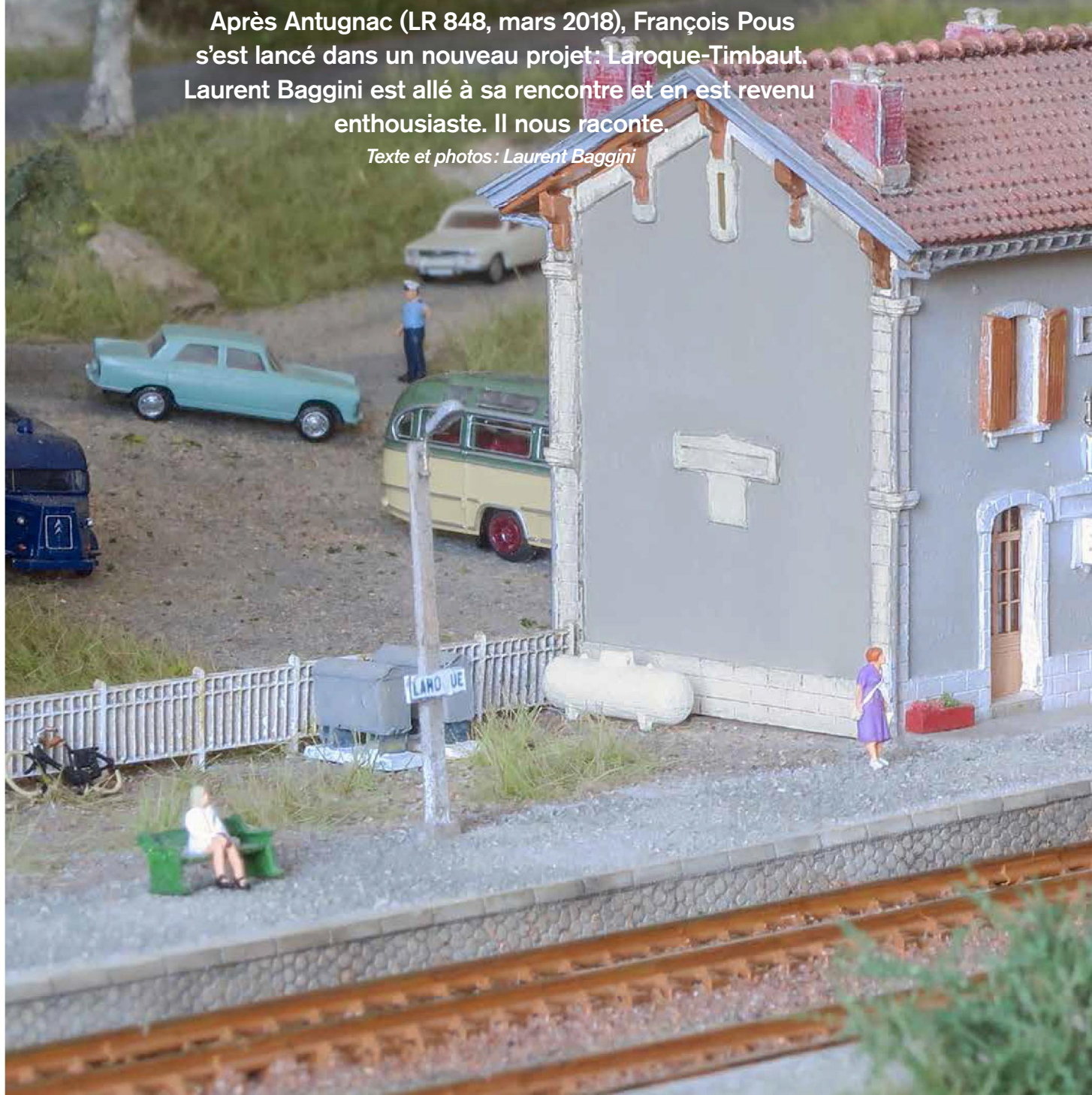


*Arrêtons-nous  
quelques instants à*

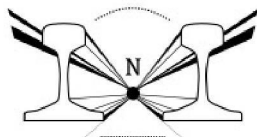
# LAROQUE-TIMBAUT

Après Antugnac (LR 848, mars 2018), François Pous s'est lancé dans un nouveau projet: Laroque-Timbaut. Laurent Baggini est allé à sa rencontre et en est revenu enthousiaste. Il nous raconte.

*Texte et photos: Laurent Baggini*







**L**a petite gare de Laroque-Timbaut, mise en service en 1863 par la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, se situe dans le département du Lot-et-Garonne, au PK 637,490 de la ligne Niversac - Agen, entre les gares de Penne-d'Agenais et Pont-du-Casse, non loin d'Agen. L'ensemble des bâtiments ferroviaires est d'origine PO : un bâtiment voyageurs à deux portes avec un étage, un petit bâtiment abritant, entre autres, les toilettes, avec un toit à quatre pentes, un abri de quai, et une halle marchandises à une porte. Aujourd'hui, seuls le BV et la halle marchandises sont encore visibles. L'infrastructure ferroviaire y est des plus simples : une voie directe, un évitement pour le croisement des trains, et une voie en impasse qui desservait la halle marchandises. Nombre de trains ont circulé sur cette ligne, aujourd'hui essentiellement parcourue par des TER effectuant des relations entre Agen, Monsempron-Libos et Périgueux. Malgré sa simplicité, cette gare montre un attrait tout particulier pour nous modélistes et l'on comprend vite pourquoi François a jeté son dévolu sur celle-ci. En dehors du cadre très champêtre, l'ancienne halle marchandises et la cour ont été occupées pendant plusieurs années par un ferrailleur qui utilisait le chemin de fer pour le transport des ferrailles, ce qui donnait lieu à de belles manœuvres de wagons couverts, essentiellement effectuées par des BB 63500. Qui aurait pu croire à un tel trafic ? Et c'est sans aucun doute ce qui a fait le charme de nombreuses petites gares telles que Laroque-Timbaut !

### La genèse du projet

Dès le départ, le but était de construire un réseau sans y consacrer de nombreuses années, mais le plus réaliste possible. Mais même au 1/160, impossible de reproduire le site à l'échelle exacte ou, tout du moins, s'en approcher. Le réseau doit tenir dans un espace restreint d'environ 2 x 0,70 m, coulisses comprises, la pièce dans laquelle il sera installé ne permettant pas d'envisager plus grand. La menuiserie doit être facile à réaliser, solide et légère. Lui vient alors

l'idée d'utiliser une porte isoplane de 204 x 73 cm. Les abords immédiats de la gare, sans grands reliefs négatifs, autorisent un simple plateau. La voie ballastée Fleischmann Profi est rapidement choisie, évitant le travail fastidieux de ballastage. Celui-ci peut sembler curieux lorsque l'on souhaite reproduire ou évoquer un site de manière réaliste, mais la multitude de détails apportés, ainsi qu'une patine, prouvent le bien-fondé de ce choix. La coulisserie se dessine également car il faut stocker un maximum de matériels roulants. Viennent alors les premières réflexions sur la reproduction des différents bâtiments et de leur environnement. Vous l'aurez compris, cette gare est perdue en pleine campagne, et l'évocation de celle-ci était primordiale aux yeux de François. C'est alors que je propose mon aide pour commencer les travaux et guider François pour les mener à leur terme. Après plusieurs envois de documentation photographique, ainsi que les côtes disponibles sur le plateau pour placer les différents bâtiments et reliefs, on construit trois volumes, basés sur du liège et la structure des reliefs en polystyrène extrudé pour en assurer la rigidité. La partie centrale regroupe l'ensemble des bâtiments, et les deux extrémités reçoivent les portails des tunnels. Plusieurs dizaines de kilomètres nous séparent, et nos emplois



L'arrière-plan photographique apporte beaucoup au réalisme de l'ensemble.

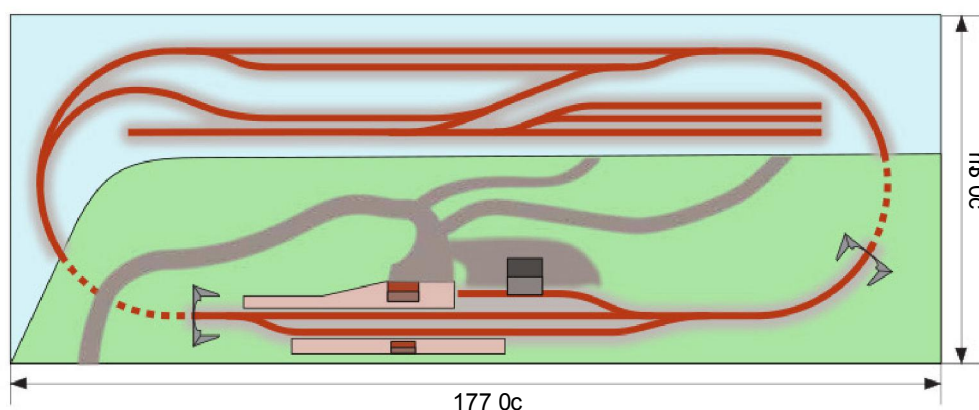
Les bâtiments sont issus de kits transformés, ou bien ont été construits intégralement.





## LE RÉSEAU EN BREF

- Échelle: N (1/160)
- Type: réseau bouclé
- Thème: gare de Laroque-Timbaut (Lot-et-Garonne)
- Dimensions: 204 x 73 cm
- Voie: Fleischmann Profi
- Époque: années 60 à 80
- Commande des trains: Gaugemaster
- Commande des aiguilles: moteurs Fleischmann



du temps respectifs ne nous permettent pas de nous réunir pour travailler directement sur le plateau. Le défi a donc été de tomber au plus juste pour la pose finale de ces trois sous-ensembles.

### Les bâtiments, copies conformes des originaux

Les nombreuses productions artisanales et parfois industrielles nous permettent

désormais de reproduire ou évoquer plus aisément des sites réels. Cela a été en partie le cas pour Laroque-Timbaut en puisant dans les catalogues Artitec et Architecture & Passion, mais quelques lacunes subsistent. Le bâtiment voyageurs a été obtenu en modifiant le kit produit par Artitec (réf. ART14139). Les principales modifications apportées concernent les ouvertures caractéristiques, sur les façades côté voie et cour, entre les

fenêtres de l'étage, ainsi que la porte côté petit édifice transformé en fenêtre en obturant sa partie inférieure. La maquette a été décorée par application de teintes acryliques Decapod et légèrement patinée par passes de jus Enamel (autrement dit glycéros. NDLR) puisés dans la gamme AK Interactive afin de relever les détails de gravure. Quelques touches de terre à décor ombre naturelle peaufinent l'ensemble. Elle repose sur un socle découpé ►



À gauche de la gare, pour masquer le départ en coulisse, un portail de tunnel. La signalisation du réseau est fonctionnelle. (signaux Mafen).

► dans du carton épais reproduisant la dalle béton, décorée et patinée en utilisant des teintes issues des deux marques précitées, et comporte différents détails, regards pluviaux, petit bassin, robinet d'eau, etc. La halle marchandises a été, quant à elle, réalisée sur la base du kit produit par Architecture & Passion (réf. 1604521). Quelques modifications importantes ont été nécessaires pour coller au plus proche à la réalité. Comparée à la maquette, celle-ci comporte deux façades côté pignon identiques avec une ouverture à deux vantaux surmontée d'une partie vitrée, ainsi qu'une double-fenêtre. Il a donc fallu créer ces deux ouvertures. Une double-fenêtre d'un côté, la porte à deux vantaux de l'autre. Les encadrements et ornements, très caractéristiques, en brique rouge et pierre de taille ont également été créés intégralement en regravant les pièces d'origine. La décoration a été réalisée à l'identique du bâtiment voyageurs, en appuyant un peu la patine. Un quai haut constitué de bandes de liège habillées de bordures de quai issues de la gamme Architecture & Passion a été construit. L'abri de quai et la petite bâtisse abritant les toilettes n'existant dans aucun

catalogue, ont été intégralement construits en carton épais et papier Canson en suivant le peu de documentation disponible. Tous deux sont décorés en reprenant les teintes déjà utilisées afin d'uniformiser l'ensemble. Les deux quais voyageurs sont construits en employant la même technique que pour le quai haut de la halle à marchandises, à l'aide de bandes de liège, habillées de bordures de quai provenant de la gamme Architecture & Passion. Le revêtement est, quant à lui, constitué de différents sables et graviers finement tamisés et déposés après avoir positionné les dalles béton des différentes bâtisses.

### Les reliefs, les rochers et la végétation

La gare de Laroque-Timbaut s'inscrit dans un cadre très champêtre et campagnard, perdu au milieu des bois, prairies et reliefs. C'est ce qui fait tout l'attrait et le charme de ce lieu qui devait être impérativement évoqué. Les reliefs sont constitués par empilement de plaques de polystyrène extrudé, sculpté à différents endroits, pour tracer les routes, les chemins, et marquer les emplacements des rochers. Le tout est entièrement recouvert de bande

plâtrée. Les rochers, en plâtre, ont été moulés à partir de roches réelles. Ils sont définitivement mis en place à la colle blanche et, après séchage complet, de l'enduit liquide déposé sur le pourtour permet de masquer les raccords. Leur décoration fait appel à différentes passes de lavis acryliques (Decapod) suivies d'une patine à base de jus pour relever les différents creux et détails. Celle-ci se termine par quelques passes de peinture à l'huile très diluée dans les creux, ainsi que de la terre à décor ombre naturelle. Les sols sont intégralement recouverts de terres et graviers finement tamisés, collés avec le mélange classique de colle blanche et d'eau, additionné de quelques gouttes de liquide vaisselle. La végétation fait appel à, notamment, deux techniques : Zeechium pour les massifs boisés, et stylo 3D pour les platanes en bord de routes. Seul le sapin, sur le quai, provient de la gamme Sylvia SDD. Les différentes prairies sont reproduites par dépose de fibres de différentes longueurs. Enfin, les fleurs des prairies sont évoquées par application de mousses finement tamisées de différentes couleurs : rouge, jaune, blanche et même une caractéristique violette au pied du sapin.



Un train de céréales traverse la gare.

## Le matériel roulant

François souhaite s'approcher au plus près de la réalité, mais s'autorise quelques circulations exceptionnelles qui lui tiennent à cœur. C'est ainsi que l'on peut voir, entre autres, circuler une rame de voitures Bastille produite par Fleischmann, ou encore une 2 CV draisine, bien loin de son affectation originelle. Nous retrouvons ensuite, fort logiquement, des emblématiques autorails X 2800 Mikadotrain, un X 2400, une base Vapeur 70 monté sur un châssis d'X 2800 Mikadotrain, des X 73500 Arnold ainsi que les fameuses BB 63500 Roco ou Fleischmann tractant des rames de couverts G4 destinées au ferrailleur. Des BB 66000 et BB 67400 font également partie des matériels moteurs ayant fréquenté cette ligne en tête de rames

céréalières et autres marchandises acheminées à l'époque par le rail.

## Une exploitation simple

Sur ce réseau, point de grosses technologies. L'exploitation des trains est confiée à une alimentation asservie avec une commande de chez Gauguemaster, gage de solidité et de ralentis exceptionnels en gare pour les arrêts, démarrages et manœuvres. Simple et efficace ! Les appareils de voie sont commandés électriquement par d'antiques boîtiers Fleischmann dissimulés sous la table de roulement, elle même habillée d'un rideau, confectionné par l'épouse de François. Là encore, simplicité, solidité et efficacité ! Côté coulisserie, des caméras judicieusement positionnées permettent de visualiser l'ensemble

et éviter les accidents de circulation. François peut donc exploiter l'ensemble de son réseau tranquillement installé dans un fauteuil ! L'avenir est maintenant tourné vers la patine du matériel ou encore son détaillage, avec la pose de lanternes de fin de convois, ou quelques ajouts de détails et autres saynètes. Mais dans les grandes lignes, ce magnifique petit réseau est maintenant terminé, et François peut en toute tranquillité faire revivre l'effervescence des circulations et des manœuvres d'antan. ■

*François Pous tient tout particulièrement à remercier pour leurs conseils et leur documentation : Philippe Liévin, Marc St-Ghislain, Raymond Cassaigne et David Laire.*

La cour  
marchandises,  
comme en réalité,  
est modeste, avec  
une seule voie  
devant la halle.  
Un ferrailleur  
s'y est installé.

