



Dans les gorges de l'Allier

Laurent Allombert est tombé sous le charme d'une ligne qui se prête à merveille à une évocation au 1/160 : celle des Cévennes, dans sa section longeant l'Allier. Nous avons rencontré Laurent devant sa maquette.

Texte et photos : Laurent Allombert (sauf mention contraire)

YANN BAUDE : Bonjour Laurent. Nous t'avons déjà rencontré, en compagnie de tes amis sedanais, mais autour de réseaux HO auxquels tu avais largement contribué. Pourquoi le 1/160 ?

Laurent Allombert : L'échelle N ne m'avait jamais attiré du fait de la pénurie de matériel roulant spécifiquement français. Or, cette dernière décennie, de nombreux véhicules français sont apparus chez de grands fabricants industriels. Comme je voulais réaliser un réseau d'exposition que je puisse sortir seul, l'échelle N m'a semblé être la plus adaptée pour le contenir dans des dimensions raisonnables et pouvoir le transporter dans mon véhicule personnel. J'imaginai un réseau représentant une voie unique dans son environnement naturel, sans gare ni autre bâtiment, pour mettre en valeur les trains dans un écrin de rochers, de végétation et d'ouvrages d'art.

YB : Et pourquoi les gorges de l'Allier ?

LA : Passant depuis très longtemps des vacances dans le Cantal en Auvergne, j'ai pu observer les petites lignes à voie unique du Massif Central. La parution dans la presse ferroviaire d'un numéro spécial sur les lignes des Causses et des

Cévennes a fini par orienter mon choix vers cette dernière. Deux sorties sur le terrain me permirent enfin de compléter ma documentation photographique. Ce réseau est donc une évocation de la ligne des Cévennes qui relie Clermont-Ferrand à Nîmes en traversant le Massif Central du nord au sud.

YB : Tu as choisi des sites particuliers ?

LA : La partie reproduite s'inspire de la haute vallée de l'Allier, aux confins des départements de la Haute-Loire, du Cantal et de la Lozère, entre Chapeauroux et Langogne. A cet endroit, la voie ferrée est souvent seule le long de l'Allier, et les bâtisseurs du XIXe siècle ont dû tailler la roche et construire de nombreux ouvrages d'art (tunnels, ponts, viaducs et murs de soutènement). Il ne s'agit pas d'une reproduction stricto sensu, mais plutôt d'une évocation. Sur le module de droite, le mur de soutènement à deux niveaux d'arcatures et la galerie de protection contre les éboulements de roche existent réellement après la sortie sud de la gare de Chapeauroux. Par contre, le viaduc sur le module de gauche est inspiré des nombreux ouvrages d'art réels, sans être la reproduction exact d'un site existant. Je voulais faire apparaître et disparaître

les convois, d'où le choix également du caisson de transition, un peu à la manière du réseau de la Bosse du CFFC.

YB : Parle-nous justement de la manière d'organiser ces deux modules en exposition.

LA : Le réseau est composé de deux modules-caissons séparés par un module aveugle. Il s'inscrit dans un quadrilatère de 4 m de long par 1,40 m de large. Chaque caisson mesure 130 cm de long et 22 cm de large. Ils sont réalisés en médium (MDF) de 9, 5 et 3 mm d'épaisseur. Ils intègrent un double éclairage composé d'un tube fluo et de rubans de LED aux tons chaud et froid, utilisables conjointement ou séparément. Pour réaliser les menuiseries des caissons, j'ai d'abord fabriqué des prémaquettes au 1/5, ce qui m'a permis de dimensionner précisément les différentes pièces de médium. ▶

Vue du train, sur le viaduc de Condres, le 25 octobre 2010 (photo Jean-Pierre Francon).



Le réseau en bref

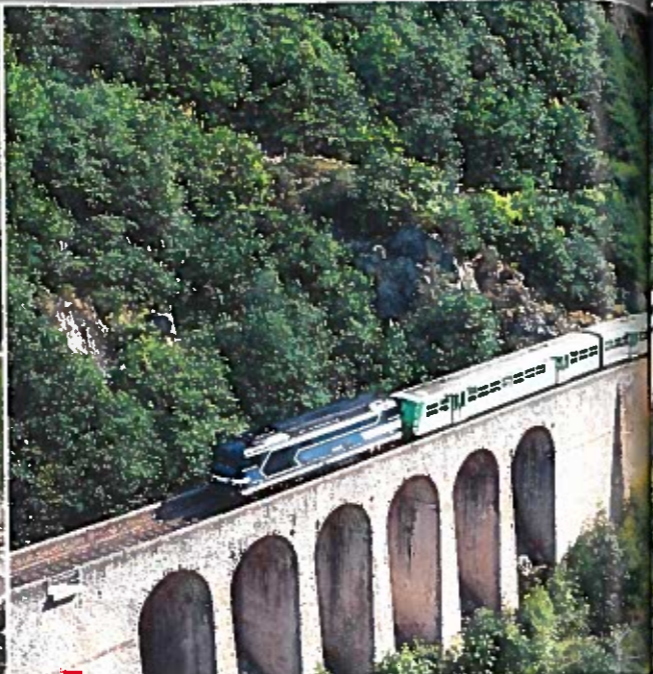
- Nom : Dans les gorges de l'Allier
- Echelle : N (1/160)
- Ecartement : normal (9 mm)
- Forme réseau : bouclé
- Dimensions générales : 140 x 400 cm
- Hauteur au niveau du plan de roulement : 130 cm
- Structure : contreplaqué et polystyrène expansé
- Voie : Peco (code 55)
- Aiguilles : Peco
- Moteur d'aiguilles : Roco
- Alimentation : DCC (centrale Lenz + commande à main ESU)
- Eclairage réseau : tubes fluo

La ligne est établie le long du versant est, et se joue des escarpements rocheux.





La BB 67545 tire une courte rame sur le viaduc de Condres, le 7 septembre 2009 (photo Jean-Pierre Francon).



A Monistrol d'Allier une rame touristique assure une relation Langeac - Langogne, en août 1999. C'est ce genre de site qui a inspiré le réseau en N de Laurent Allombert (photo Jean-Pierre Francon).



Les caissons destinés à accueillir des trains en N se satisfont d'une structure très légère.



CARTE DE LA LIGNE DES CÉVENNES

► YB : Nos lecteurs seront intéressés d'en savoir plus sur cette menuiserie.

LA : Le fond du caisson, ses deux côtés, le plan de roulement et le lit de l'Allier ainsi que les traverses sont réalisés dans une épaisseur de 9 mm. La plaque fermant le caisson est dans une épaisseur de 5 mm, et le bandeau inférieur en 3 mm. Enfin, le bandeau supérieur de 7 cm de hauteur est tiré d'une plinthe en médium de 10 mm d'épaisseur. Les différentes pièces sont assemblées (collage et vissage) à l'aide de tasseaux de pin dans les angles. Chaque caisson est muni de deux poignées pour

en faciliter la manutention. L'ensemble s'avère un peu lourd mais parfaitement rigide. De plus, le caisson protège le décor des chocs et de la poussière lors du stockage, du transport, du montage et de l'exposition.

YB : Comme souvent pour des réseaux d'expo, la coulisse joue un grand rôle.

LA : Pour les parties techniques non décorées qui permettent aux trains de boucler leurs circulations, j'ai fait le choix de la simplicité. Les boucles et parties droites sont directement découpées dans du médium de 9 mm sans renfort. Les boucles viennent se fixer aux extrémités des caissons par des chevilles en bois, les coulisses droites reposent sur un gros tasseau vissé au dos des modules et s'appuient sur les extrémités des boucles. Les deux modules-caissons et le module aveugle de transition sont boulonnés ensemble et reposent sur trois tréteaux métalliques à hauteur réglable. Quatre tasseaux munis d'équerres métalliques soutiennent les deux boucles.

YB : Et le décor ?

LA : Les volumes du décor sont fabriqués en polystyrène recouvert de bandes plâtrées ou d'enduit à carreaux de plâtre. Les ouvrages d'art (entrées de tunnels, murs de soutènement, viaduc et galerie pare-éboulements) sont construits en carton de 1 mm d'épaisseur, recouvert de textures autocollantes de la gamme Redutex La végétation utilise des produits Heki, Woodland Scenics et Busch. Les feuillus sont réalisés à partir de zeeschuim.

Les conifères proviennent de modèles Heki abondamment refluqués. L'eau de l'Allier est reproduite grâce à du médium acrylique épais mis en forme au pinceau puis recouvert de vernis brillant. La teinte de l'eau est obtenue à la fois par la sous-couche de peinture directement appliquée sur le bois et par une patine finale. La voie vient de la gamme Peco code 55. Elle est collée sur une semelle de liège de 2 mm d'épaisseur. Le ballast provient de la gamme Woodland Scenics.

YB : Les trains sont pilotés de quelle manière ?

LA : Les trains et les aiguilles sont contrôlés par une centrale DCC Lenz et une commande sans fil ESU. Après avoir traversé la partie décorée, la voie unique se dédouble grâce à une aiguille courbe manœuvrée par un moteur Roco placé sur le plan de roulement. C'est donc une double voie qui parcourt la coulisse aux extrémités et dernière la partie décorée.

Un pilotage par informatique à l'aide du logiciel Train Controller est en cours d'installation, pour gérer plus facilement les circulations sur cette voie unique. En effet, le pilotage manuel du réseau est quelque peu fastidieux pour le seul opérateur placé à l'une des extrémités. Il faut en effet faire alterner quatre à six convois en évitant les rattrapages et les collisions frontales !

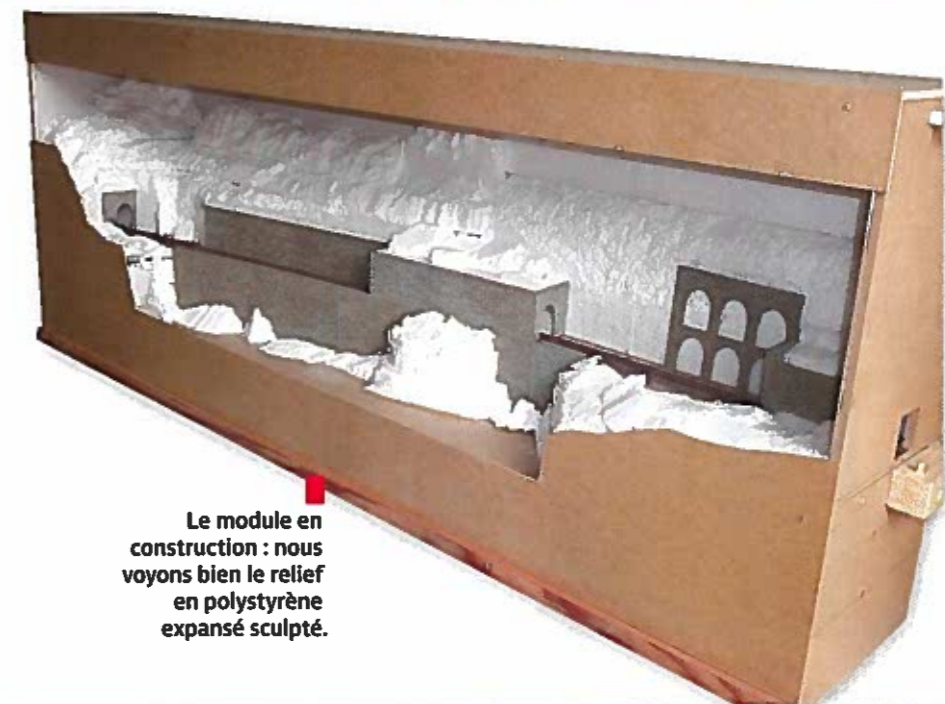
YB : Pour les circulations, quel matériel ?

LA : Les circulations reproduites correspondent à la période 1968/2014 et utilisent des matériels Minitrix (CC 72000 et

BB 67300), Arnold (X 73500), Piko (BB 66000 et voitures Corail), L.S.Models (voitures USI et ex-PLM), Roco (BB 63500 et voitures Bruhat), Lima (voitures DEV), Mikadotrain (X 2200 jaune). L'X 2800 Mikadotrain/REE est depuis peu le bienvenu. Les châssis des wagons, voitures, autorails et locomotives sont patinés.

YB : Pour terminer, quelques mots sur la ligne des Cévennes qui t'a inspiré ?

LA : En exposition, je m'efforce de faire rouler les convois lentement, pour faire durer le spectacle ! La qualité et la fiabilité des engins de traction permettent ►

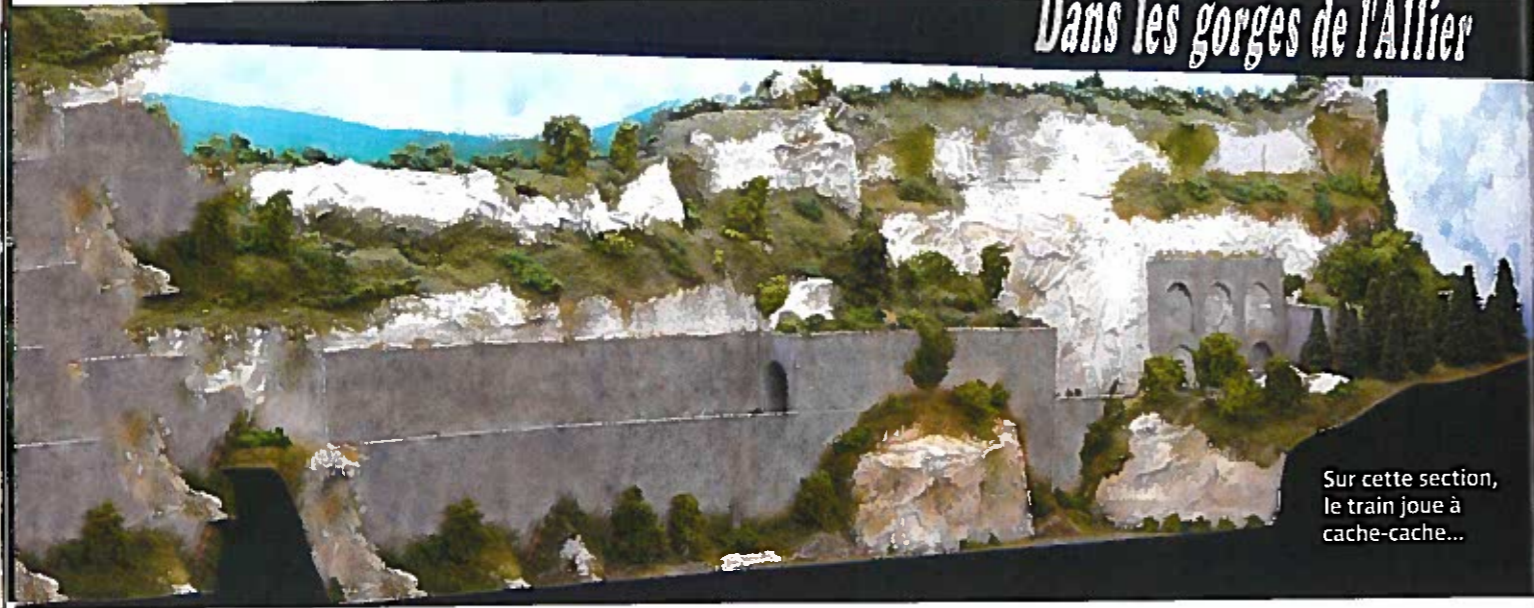


Le module en construction : nous voyons bien le relief en polystyrène expansé sculpté.

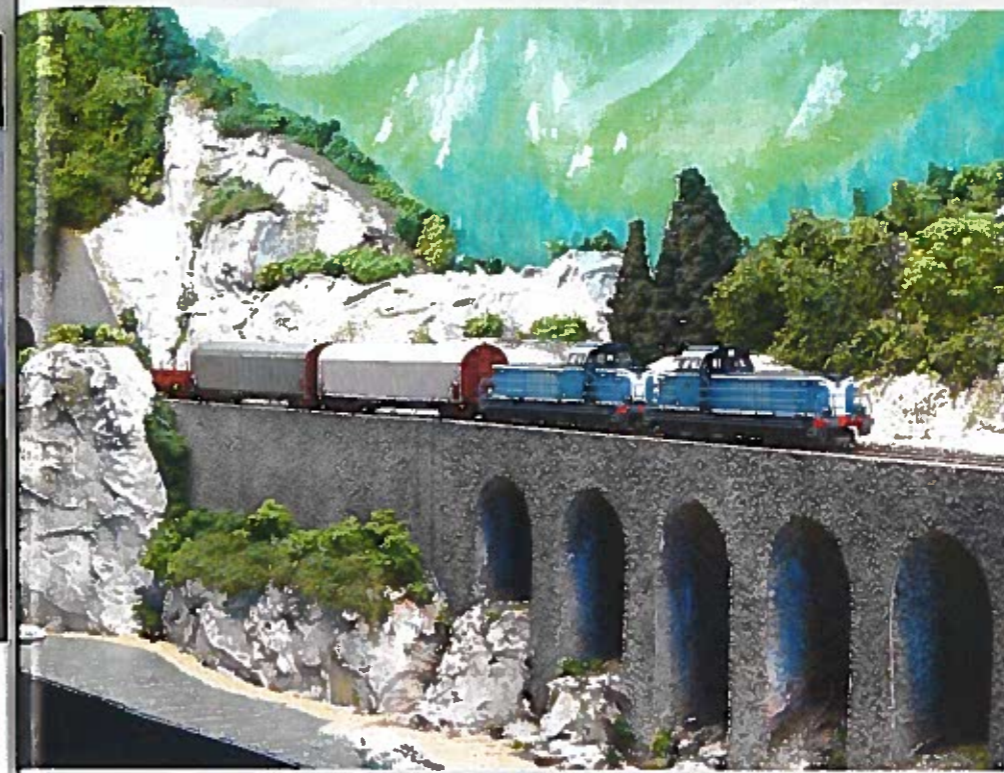


Le fond de décor artistiquement peint apporte une réaliste profondeur.

Dans les gorges de l'Allier



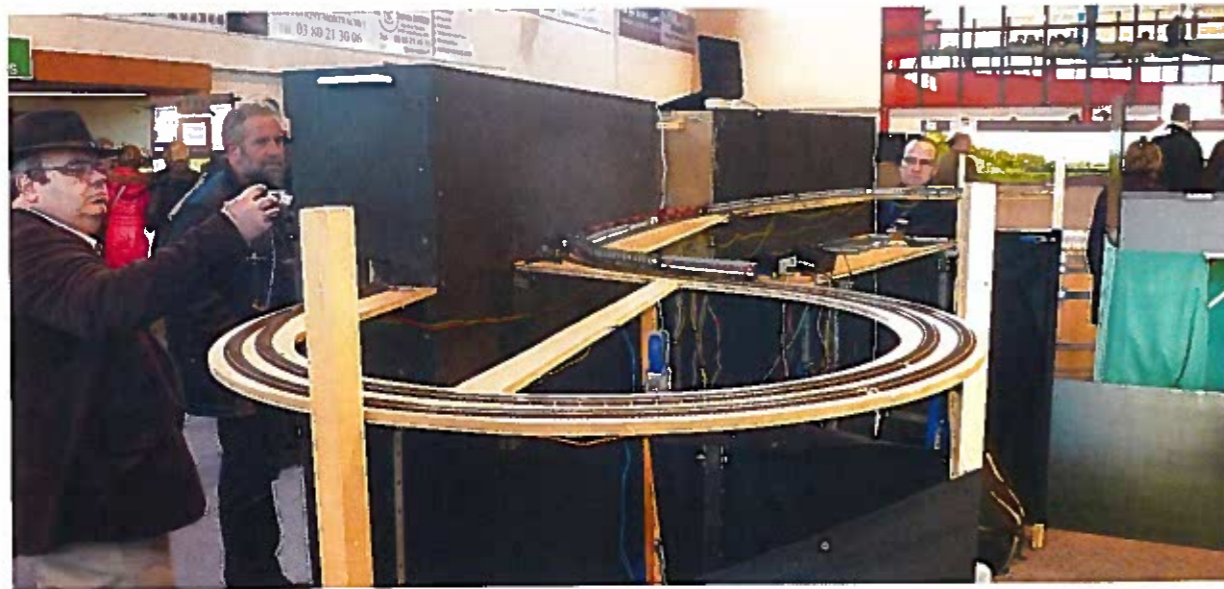
Sur cette section, le train joue à cache-cache...



Plus tard, c'est un long train de marchandises qui traverse les gorges.



Une rame Corail assurant le Cévenol n'est aujourd'hui, hélas, possible qu'en modélisme...



Pour la présentation en exposition, ici à Meursault en 2014, le réseau est doté de boucle d'accès à la coulisse.

► de le faire aussi facilement qu'à l'échelle HO et je ne déplore que peu de déraillements, souvent imputables à des erreurs humaines. Cette ligne offre aux voyageurs de superbes paysages. Elle constitue l'itinéraire le plus court pour relier Paris à la Méditerranée, mais ses rampes et ses courbes ne permettent pas la pratique de la grande vitesse. Le Cévenol relia Clermont-Ferrand à Marseille à partir de 1955, puis Paris à Marseille sans changement entre 1979 et 2007, mais pour un trajet de plus de dix heures ! Aujourd'hui, le voyageur pressé emprunte le TGV qui l'emporte de Paris à Marseille en seulement trois heures !

La partie centrale de la ligne est aujourd'hui menacée entre Arvant et Langogne car elle traverse l'une des régions les moins peuplées de France.

Enfin, je souhaite remercier Guy et Christophe pour leur aide amicale. ■



Un ouvrage très complet

Les Editions du Cabri viennent de produire un ouvrage extrêmement complet : « La grande histoire de la ligne des Cévennes » qui présente cet itinéraire sous son aspect historique, de sa création à nos jours (en vente à la boutique LR Modélisme). YB

