

Une Expo, Un réseau...



La gare de Légia en HO.



Un samedi, alors que je me trouvais au Musée de Kinkempois, un groupe de personnes vint chercher du matériel dans le cadre d'une exposition qu'ils organisaient sur la gare de Liège Guillemins et ses environs... Tout en discutant avec moi, l'idée d'obtenir un réseau de train miniature germa... Quelques coups de fils et quelques jours plus tard, l'idée d'origine avait abouti à un projet ambitieux : réaliser en 7 jours un réseau de 240 cm sur 100, entièrement décoré sur sa partie visible, et offrant un minimum de possibilité de jeu (dame, il faut que les visiteurs voient plus qu'une rame tourner tout

le temps ! Quelques manoeuvres en gare sont un strict minimum !). Ayant toujours aimé relever des défis qui semblent impossible, je décidai de réaliser ce réseau. Les photos qui suivent montrent ce qui en résulta.

Toutefois, la fermeture de l'exposition arrivée, je dus démanteler ce petit réseau que j'avais appris à connaître et à aimer... Dure expérience qui, soyez en sûr, ne se reproduira jamais plus, étant décidé à travailler en système modulaire qui permet de démonter et remonter un réseau autant de fois que l'on veut. Ce petit réseau mesurait donc 240 cm sur 100 cm, dont seule une moitié mesurant donc 240 cm sur 50 était visible. L'autre partie était occupée par une gare fantôme à deux voies et un espace de rangement et d'entretien du matériel roulant. En partie visible, la gare était dotée d'une voie d'évitement et de deux embranchements vers une halle SNCB et une halle privée. Dès la sortie du tunnel Nord, dit tunnel de Sans Nom, on passait sous le poste

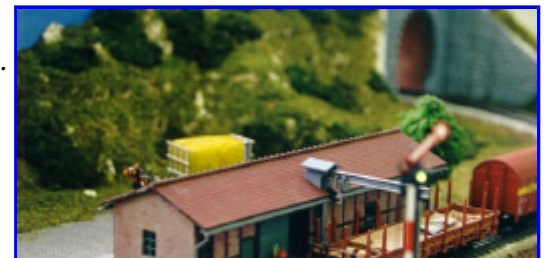


d'aiguillage qui enjambait la voie unique avant d'entrer en gare. Une aiguille menait à la voie de débord utilisée pour les

refoulements, les manoeuvres, et le passage des trains venant du tunnel Sud. La gare, dans un style germanique prononcé (pour cause, nous nous trouvions dans les Hohes Venn) comportait une partie voyageurs dont le rez était crépi et l'étage recouvert d'un bardage de bois. L'autre partie était une halle postale attenante en bois. La halle privée, située au Nord, était construite en bois sur un soubassement en pierre de pays. La halle SNCB, elle située au Sud, était d'une construction mixte en briques et bois. Une fois la

gare passée, une courbe serrée menait au tunnel Sud, dit Tunnel de Nulle Part, menant à l'Allemagne toute proche.

La signalisation était du type Mécanique Allemand (Palettes simples), et on roulait à droite, comme toujours en voie unique. La voie, de la Märklin M, était certes peu réaliste, mais le temps imparti pour la réalisation et le fait que je ne disposais pas de tant de matériel moteur en 2 rails à l'époque ont fait que ce choix s'est imposé. Heureusement, grâce à la pose correcte de la voie et à un bon câblage du réseau, ainsi qu'à l'entretien



minutieux du matériel roulant, le réseau fonctionna sans le moindre petit problème. Au contraire, je parvenais même à obtenir des qualités étonnantes de ralenti de ma vieille "P8" Type 64 SNCB de Märklin (depuis revendue et remplacée par une S3/10, en attendant une P8 ou une G8) tractant une rame de "boîtes à tonnerre" de la même marque (prédilection pour l'époque III oblige). Malgré tout, des machines allemandes (de type 1-3-0 ou encore une loco-tender 131 wurtenbourgeoise) faisaient régulièrement leur apparition sur la ligne, proche de la frontière teutonne.



Les bâtiments, eux, proviennent en majorité de la gamme Faller (BV, Poste d'aiguillage et halle en brique) à l'exception de la halle en bois (Jouef) et de l'auberge (vieux kit dont je ne connais pas la marque). Tous furent repeints, patinés et améliorés (la cabine de signalisation a vu son intérieur détaillé et peuplé de figurines tandis que les halles recevaient des marchandises et des manoeuvres... pour les manoeuvrer ! L'ajout de figurines peintes main sur le réseau



ajoute au réalisme. Quelques rares voyageurs, un ouvrier réparant une planche au local des bagages, un mécanicien qui s'apprête à prendre son service, un chef-garde avec sa sacoche, sans oublier le chef de gare. Seules sept figurines peuplent la zone de la gare. Peu certes, mais logique : SiMais est une petite gare de rase campagne, située sur une petite ligne de desserte locale, et située également à distance du village. De ce fait, et aussi du fait de la disposition minutieuse des figurines, le "quai de la gare" devient une sorte de tableau à la Breughel, dépeignant la vie de tous les jours. Au niveau des halles également, le personnel est minimal : deux figurines de chaque côté... Les autres sont certainement en train de prendre un pot à la taverne de la gare tandis qu'un chariot de paille se dirige vers la halle ouest.



Pour ce qui est du relief, il s'agit d'une base en polystyrène extrudé, recouverte d'une couche d'enduit fibreux (hydrofibre ER-Décor + plâtre de Paris, colle et eau) sculpté au niveau des tunnels pour donner les affleurements rocheux. La végétation est de Woodland Scenics et de Heiki, tandis que les sapins, au départ des pins "bas de gamme" en laine torsadée sur fil de fer, sont simplement encollés puis passés dans un mélange de foliages Woodland Scenics. Le résultat donne l'illusion d'une ligne de pins éloignés. Les buissons, eux, sont réalisés en trempant des touffes de lichen dans de la colle à bois diluée puis dans du feuillage

Woodland. Le fond de décor, lui, est un élément de MDF traité au latex blanc puis peint aux acryliques en bleu ciel et doté de nuages peints également à l'acrylique et au pinceau.

Voilà... Après avoir fonctionné sans problèmes pendant toute l'exposition qui dura plus d'un mois, ce petit réseau fut démantelé... Ce fut un moment difficile à vivre car, même s'il n'était pas parfait au niveau du décor et de la voie, j'avais pris tellement de plaisir à le réaliser que devoir le détruire était l'acte le plus dur que j'aie jamais eu à faire. De Légia, seuls les bâtiments, la voie, les signaux et le matériel roulant fut préservé. Il ne m'en reste comme souvenir que ces quelques photos et une petite vidéo, réalisée à la demande des organisateurs, et présentant le réseau avec la circulation exceptionnelle d'une rame ancienne Wurtenbourgeoise de Märklin...



Et je me rappelle les paroles du conducteur de char au général romain rentrant d'une campagne victorieuse : "N'oublie jamais : la gloire est éphémère !" Heureusement les souvenirs, eux, restent !

