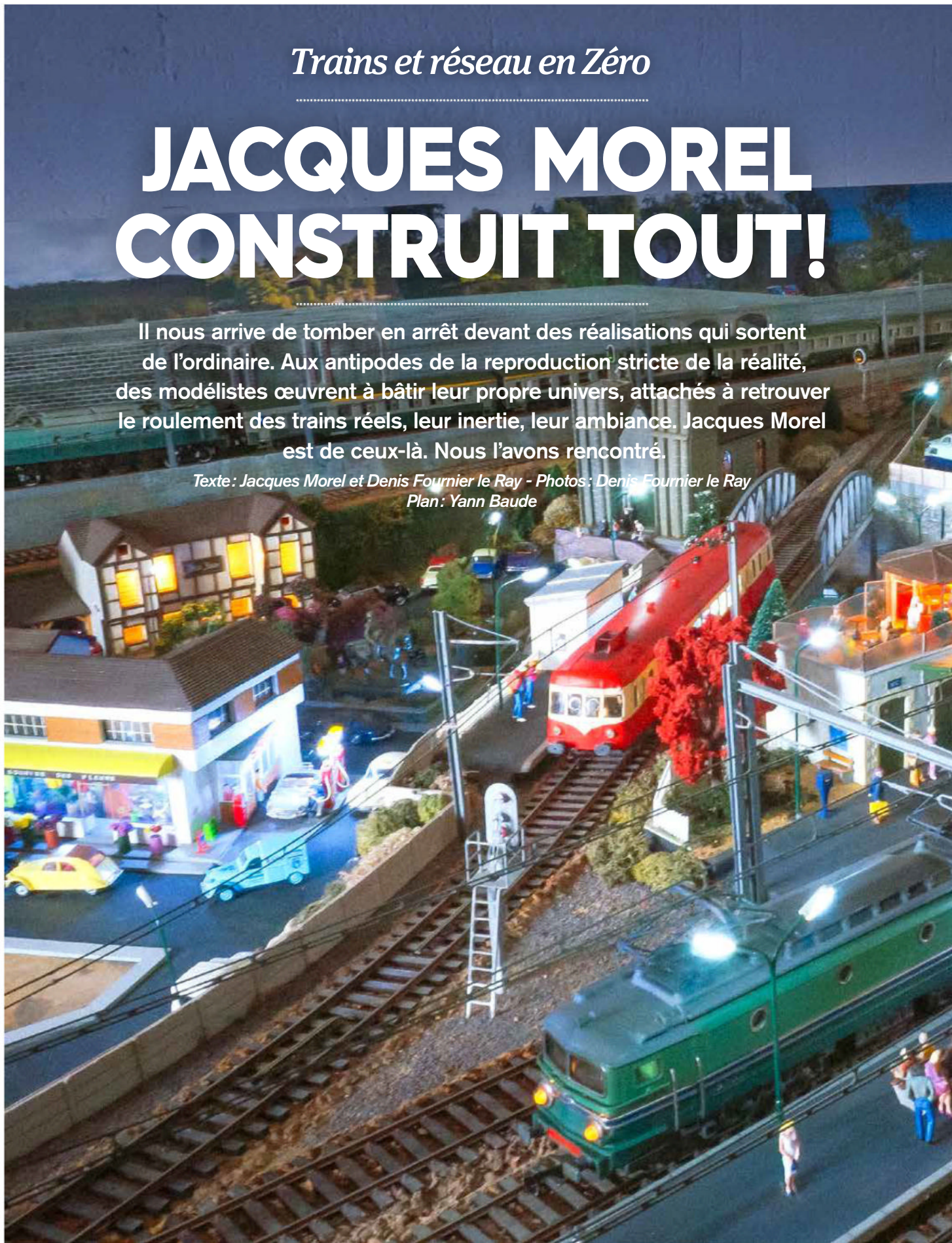


Trains et réseau en Zéro

JACQUES MOREL CONSTRUIT TOUT!

Il nous arrive de tomber en arrêt devant des réalisations qui sortent de l'ordinaire. Aux antipodes de la reproduction stricte de la réalité, des modélistes œuvrent à bâtir leur propre univers, attachés à retrouver le roulement des trains réels, leur inertie, leur ambiance. Jacques Morel est de ceux-là. Nous l'avons rencontré.

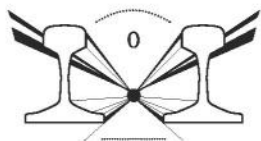
*Texte: Jacques Morel et Denis Fournier le Ray - Photos: Denis Fournier le Ray
Plan: Yann Baude*





LE RÉSEAU EST
PARTICULIÈREMENT
SPECTACULAIRE
EN EXPLOITATION
NOCTURNE.

Dans le fracas métallique de son lourd roulement, la 2D2 9110 équipée de deux moteurs JEP traverse la gare.



A la rédaction, il nous arrive de devoir nous extraire des tâches habituelles, de nous réunir pour nous concerter et partager notre enthousiasme. Ce fut le cas lorsque nous avons reçu quelques modestes photos du réseau de Jacques Morel. L'univers de ce modéliste, bien loin de nos critères habituels de sélection nous a cependant impressionnés. Oui, l'ambiance qui s'en dégage et l'enthousiasme de sa pratique doivent être présentés à nos lecteurs ! Nous sommes donc allés découvrir ce réseau de nos propres yeux et avons eu la joie de rencontrer son auteur.

Denis Fournier le Ray : Comme de coutume avant de détailler votre réseau, dites-nous quelques mots de votre passion. Comment est-elle née ?

Jacques Morel : Dès mon enfance, j'ai été attiré par les trains miniatures, peut-être parce que mon père était cheminot et que nous voyagions par le train, ce qui m'a donné envie de reproduire cet environnement en accordant une large place au jeu, à l'exploitation, au mouvement.

DFLR : Plus concrètement, quels furent vos premiers trains ?

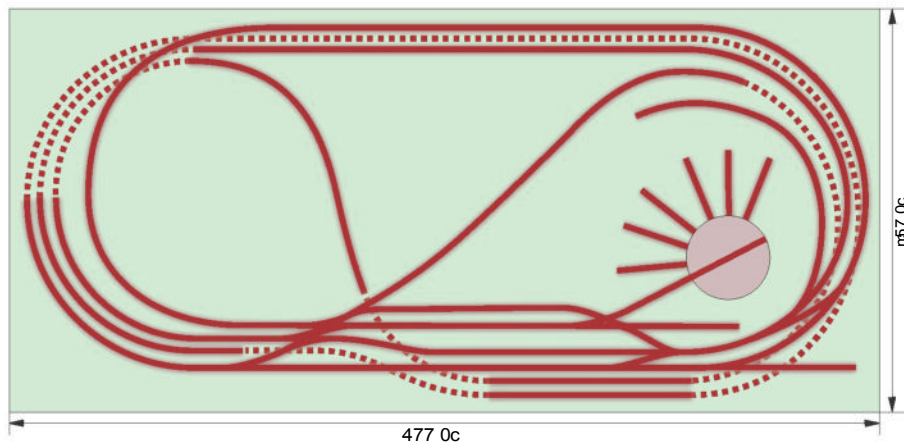
JM : Mon premier train était un train mécanique à l'échelle Zéro. Par la suite, j'ai eu un train Jouef mécanique à l'échelle Ho. Je suis revenu à l'échelle Zéro avec un train Hornby, avec sa célèbre machine de type oBo et ses rails en fer-blanc. Après quelques années, j'ai remplacé les anciens rails par les nouveaux rails JEP à traverses en plastique, beaucoup plus réalistes ; c'est à ce moment que j'ai acquis la BB 8101 JEP en zamac. Mon ancrage dans l'échelle Zéro était lancé, et ne m'a plus quitté. Voulant agrandir mon réseau, et compte tenu du prix des machines JEP, je me suis lancé dans la construction d'une copie de la 131 T JEP avec des matériaux de récupération. Nous sommes alors dans les années 60. C'est cette machine que j'ai récemment modifiée en 2-141 TC.

DFLR : Ça, c'était dans les années soixante... Quel a été le chemin vers le réseau d'aujourd'hui ?

JM : Dans les années 90, j'ai refait mon réseau resté en sommeil pendant deux décennies. Le matériel Zéro avait pratiquement disparu, sauf le très haut de gamme, je n'ai donc eu d'autre choix que de continuer sur la logique de mes fabrications. J'achète d'occasion des moteurs avec roues, celles qui me manquaient venaient de l'Atelier 43. Les machines sont réalisées avec de la tôle de récupération d'environ 10/10 de provenances diverses : mobilier de bureau, carrosserie de voitures, ainsi que des chutes de zinc pour les chaudières et des chutes de tuyaux de cuivre pour les cheminées et les dômes. Le tout est soit brasé pour les châssis, soit soudé à l'étain pour les superstructures. Tous les moteurs ont eu le remplacement de leurs aimants par des aimants plus puissants, pour obtenir une vitesse moins élevée, ce qui est le principal problème avec les trains-jouets. Le matériel remorqué est majoritairement du Hornby pour les wagons ou bien, pour les voitures, réalisées avec du couvercle de goulotte électrique, les bogies sont des JEP.



La CC 7100 est sans doute celle qui a été obtenue le plus facilement, même si la base est celle d'une CC JEP allongée pour une longueur conforme.





LE RÉSEAU EN BREF

- Échelle : 0 (1/43,5)
- Type : monolithique
- Thème : gare de passage sur grande ligne
- Dimensions : 6 x 2,5 m
- Hauteur du plan de roulement : 100 cm environ
- Voie : Roco et construction intégrale
- Rayon de courbe minimal : 100 cm
- Époque : années 50-60
- Commande des trains : numérique (Zimo)
- Commande d'aiguilles : moteurs de construction perso



→
La 231 G 558, ici
virée sur le grand
pont tournant,
présente une livrée
particulièrement
réussie.

Une exception
par rapport aux
locomotives des
années 50-60 : cette
BB 8100 arbore la
livrée « béton ».

La 232 U 1 utilise
quant à elle un bogie
moteur de BB JEP!



VOUS AIMEZ LES TRAINS EN ZÉRO ?

Nous venons d'éditer
un magnifique ouvrage
retracant l'histoire des
fabricants de trains réalistes
au 1/43,5 en France,
Lequesne, Munier, Rossi
et bien d'autres : L'âge d'or
de l'échelle Zéro en France
(code AGEZERO sur la
boutique LR Modélisme).

DFLR : Et vous faites donc rouler tout ce parc...

JM : J'ai réalisé mon réseau au mieux de l'emplacement disponible, dans le grenier (6 x 2,5 m), avec deux niveaux pour augmenter le développé du circuit. Les voies sont de marque Roco, et les appareils de voie sont fabriqués à la demande à partir de coupons de rails Roco. Le tout est posé sur un ballast composé de copeaux de bois agglomérés avec de la colle à papier peint. Les commandes d'aiguilles sont faites de bobines de sonnerie et des aimants pour le blocage.

DFLR : Quelques mots sur la caténaire ?

JM : Les poteaux de caténaire sont en profilé laiton de section en H. La caténaire 1500 V est en baguettes d'acier cuivré de 0,8 mm de diamètre, utilisées pour la soudure autogène. Toutes les machines électriques fonctionnent avec prise de courant par pantographe frottant sur la caténaire.

DFLR : Votre réseau est aussi doté d'une signalisation lumineuse...

JM : Oui, la signalisation est constituée de signaux et potences fabriqués avec des pièces de Meccano, des morceaux de rails de coffret électrique, de la tôle et du tube laiton de 6 mm de diamètre pour les feux, et de 3 mm de diamètre pour les oeillets. Le fonctionnement est assuré par un automate construit avec des relais et des transistors, la commande se faisant avec de vrais crocodiles (chaque machine est équipée d'une brosse métallique).

DFLR : Quels produits de décor utilisez-vous, même si ce réseau est très technique ?

JM : La décoration est classique : arbres, véhicules et personnages du commerce. Les bâtiments sont fabriqués en contreplaqué et carton. Les lampadaires sont des modèles H0, assez grands pour le Zéro, et équipés de LED.

DFLR : À l'opposé de vos sources d'inspiration et de votre volonté de construire intégralement, vous avez adopté un système de commande d'aujourd'hui...

JM : Le réseau est numérisé, les trains sont commandés par une centrale Zimo. Les locomotives sont équipées de décodeurs spécifiques aux grandes échelles, avec adjonction d'une carte son pour les locomotives à vapeur (bruits d'échappement, bruit du compresseur et son du sifflet). Les décodeurs sont programmés pour faire fonctionner les moteurs en haute fréquence 40 KHz ce qui rend le fonctionnement plus souple et silencieux. La gestion des cantons est assurée par un module Zimo, lui-même commandé par l'automate des signaux.

DFLR : Merci pour cette visite, qui montre qu'avec du temps, de la passion et somme toute peu de moyens mais de l'inventivité, on peut construire et faire rouler des trains en Zéro pour reproduire le roulement et l'ambiance du chemin de fer d'autrefois. ■





UN MATÉRIEL ROULANT CRÉÉ AVEC INVENTIVITÉ

- Le parc de locomotives est très étendu. Chaque modèle fait appel à des pièces de récupération, issues d'anciens modèles en métal tirés de gammes françaises de jouets anciens. La 2-141 TC est une ancienne 131 T de marque JEP, reprise en totalité : animée par deux moteurs JEP, elle est reconstruite sur un châssis double en partie remoulé en zamac.
- La 141 P est de construction intégrale : sur la base d'un châssis moteur JEP de CC, avec adjonction d'un quatrième essieu, et modification du rapport d'engrenages à l'aide d'engrenages Meccano. La fameuse 232 U 1, tout comme la 231 G 558, est aussi une construction intégrale, mais emploie un bogie moteur de BB JEP.
- Tous les embellages sont construits avec des chutes de rails Zéro et H0 et de la visserie de 1,6 et 2 mm. Côté motrices électriques, la BB 8101 est une JEP modifiée en vraie BB puisque le modèle d'origine ne disposait que d'un bogie moteur. La BB 9004 est une construction intégrale : ses bogies sont fabriqués en profilé de laiton, son moteur est un moteur JEP avec un complément d'engrenages Meccano. La CC 7101 est une ancienne CC JEP allongée après dépose des jupes de bogies. Elle est équipée de deux moteurs JEP d'origine, un principe similaire à celui adopté pour la 2D2 9100. Enfin, l'autorail X 2400 est lui aussi une construction intégrale, il est doté d'un très ancien moteur JEP.

