



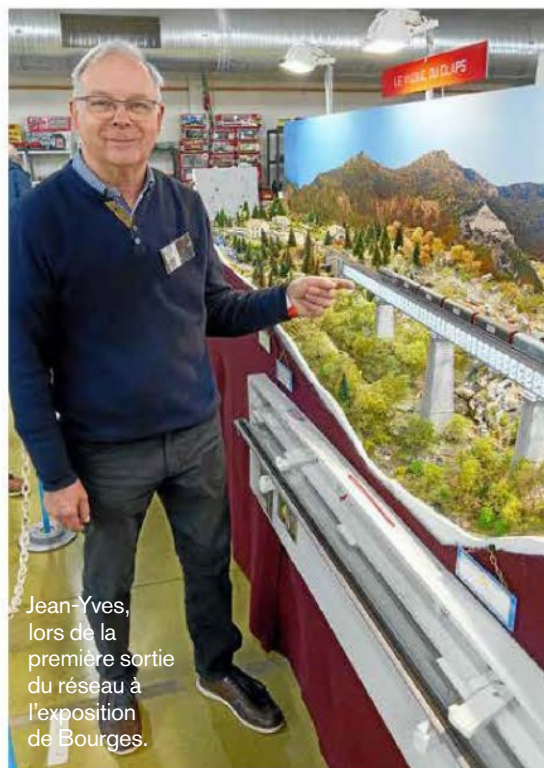
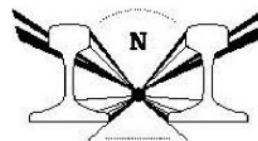
Le viaduc du Claps en version d'origine. Un modèle entièrement métallique, conçu par Jean-Yves Page d'après photos.

LE VIADUC DU CLAPS

Deux époques mises en scène

Certains grands viaducs construits autrefois ont changé de physionomie. Ainsi, un tablier en béton a remplacé en 1976 l'ouvrage métallique du Claps. Jean-Yves Page s'est lancé un défi : mettre en scène non pas un, mais les deux viaducs au 1/160 !

Texte et photos : Aurélien Prévot



Jean-Yves, lors de la première sortie du réseau à l'exposition de Bourges.



Le viaduc actuel a été plus simple à reproduire : une rampe à spot et une plaque de PVC !

Aurélien Prévot: Bonjour Jean-Yves, peux-tu nous expliquer la genèse de ce projet?

Jean-Yves Page: Après avoir terminé le viaduc du Vaur, l'idée d'un autre projet plus modeste est venue peu à peu. Je désirais varier mes présentations en exposition. En visite chez des amis, en mai 2023 dans la Drôme, nous avons poussé notre parcours jusqu'au Claps. C'est un site touristique qui s'adapte bien au modélisme : gare de croisement en voie unique, entrée de tunnel, décors, et surtout, un pont. Nous sommes sur la ligne de Livron à Aspres-sur-Buëch. Le viaduc du Claps, long de 244 m et haut de 44 m, permet au train de passer sur la rive gauche de la Drôme et de poursuivre en longeant la plaine alluviale en amont. Le viaduc actuel date de 1976 et il a remplacé l'ouvrage ancien en treillis métallique. L'idée principale est venue naturellement : reproduire le site naturel grandiose et proposer une permutation des tabliers tout en gardant les piliers.

AP: Tu te spécialises dans la reproduction des plus beaux viaducs de France ! Peux-tu nous décrire les techniques de construction ?

JYP: J'ai tout d'abord commencé par une recherche documentaire afin d'avoir le maximum de photos tant des viaducs que des bâtiments de la gare. Je profite de cet article pour remercier chaleureusement toutes les personnes qui m'ont aidé dans cette quête. J'ai réussi à trouver des photos en coupe du viaduc ancien et, pour le viaduc moderne, j'ai pu avoir des plans. Le viaduc d'origine est construit en métal. J'ai dessiné toutes les pièces sur du papier millimétré et un collègue me les a gravées en laiton et maillechort de 0,3 mm. Ce sont des tronçons de 17 cm que j'ai ensuite assemblés. Le plus difficile était d'obtenir un ensemble parfaitement rectiligne et d'équerre, quelle que soit la face. Le viaduc actuel a été bien plus simple à reproduire. J'ai utilisé un support de spots en aluminium sur lequel j'ai collé un bord en PVC pour obtenir la plateforme.

AP: Les piles du viaduc sont également impressionnantes.

JYP: Toutes les piles sont identiques et ont la même hauteur : bien plus simple pour la construction ! Elles sont en PVC et les pierres ont été gravées une à une. Le viaduc actuel est cependant posé sur des rehausses en béton. Elles sont figurées par un cube en PVC soigneusement traité. Celui-ci est monté sur ressort. Le cube s'enfonce lorsque je place le viaduc ancien et sort des piles pour le viaduc contemporain.

AP: Une fois les viaducs construits, il fallait les modules pour les accueillir. Pas simple de faire à la fois solide et léger.

JYP: Avant de construire les modules, j'ai commencé par fabriquer une maquette au 1/10 pour visualiser les proportions et valider le tracé des voies et le relief. Ensuite, j'ai construit les modules en PVC, un matériau qui s'assemble aisément à la colle pour tuyauterie et plomberie et se scie très facilement. Il est compact, résistant et inaltérable : le maté-



Vue générale du réseau prise depuis la gare qui permet le croisement des trains sur cette voie unique.

riau idéal ! Tous sont conçus d'origine avec un couvercle pour permettre leur transport sans casse à travers toute la France. Comme pieds, j'emploie des manches à balais métalliques qui, outre un prix modique, ont l'avantage d'être peints, légers et très résistants ! Les supports de décor (routes et plateformes de roulement) sont aussi en PVC de 10, 5 et 3 millimètres.

AP : Une structure peu courante mais efficace ! Autre originalité : le traitement du fond de décor.

JYP : Pour conférer une plus grande profondeur au réseau, j'ai utilisé trois fonds de décor successifs, séparés de quelques centimètres. Une solution connue, toujours très efficace et qui m'a permis de faire disparaître la route derrière un virage de manière discrète et réaliste. J'ai utilisé des photos personnelles prises dans la région que j'ai soigneusement modifiées et agencées sur ordinateur avant de les faire imprimer directement sur du PVC par une entreprise de Joué-lès-Tours. Le PVC ne bouge pas, ne jaunit pas et aucun risque d'avoir des bulles comme on peut en avoir lorsque l'on colle une photo sur un fond de décor. ►



Comme toujours sur ses réseaux, Jean-Yves a multiplié les animations. Ici, une saynète de travaux publics.



► **AP: Le relief est aussi léger.**

JYP: Je recherche partout la légèreté! Le relief est donc en mousse de polyuréthane que j'ai ensuite recouverte de papier absorbant encollé à la colle à bois. Avec deux couches de papier absorbant, on obtient un ensemble très solide, peint avant d'être floqué.

AP: L'exploitation est classique.

JYP: Tout à fait. Le réseau a été prévu pour être présenté en exposition. Il fallait donc une exploitation simple et fiable. La gare permet des croisements sur la voie unique, tandis qu'une coulisse à l'arrière permet de stocker les rames. J'ai évidemment des convois pour

Le fond de décor a été très soigneusement travaillé. Plusieurs fonds se succèdent ce qui permet de faire disparaître la route de fort belle manière.

le pont en treillis et d'autres pour le pont actuel. Ce qui surprend le plus les visiteurs, c'est bien évidemment la permutation des ponts. À Bourges, où je présentais pour la première fois le réseau, j'ai effectué plusieurs fois l'opération devant un public conquis. Le verdict est irrévocable: « Nous préférons le vieux pont » !

AP: Après cette première sortie à Bourges, nous devrions avoir le plaisir de retrouver le Claps en expo ?

JYP: Bien sûr! Je serai présent en compagnie de mon épouse Renée, que je remercie infiniment pour son aide précieuse, à Chambéry à l'automne, puis Fondettes (Tours), fin novembre.

AP: À bientôt et grand merci pour toutes ces explications. ■



Pour faciliter le transport et les réparations éventuelles en évitant la casse, les lampadaires peuvent disparaître dans le quai du réseau !