



Un train de nuit
enchainant courbe
et contre-courbe
en dévers :
assurément un très
beau spectacle.



Alexis Avril (à gauche), déjà conquis par Poinzéaut, précédent réseau de François Dubois, découvre avec grand plaisir la rampe d'Escalier.

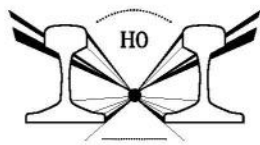
LA RAMPE D'ESCALIER

*Montée en puissance
d'un réseau réaginaire*

Le premier dépôt en H0 de François Dubois avait marqué les esprits, son deuxième, Poinzéaut, encore davantage. Il est de retour avec un grand réseau qui, à n'en pas douter, restera en mémoire : la rampe d'Escalier, dont voici l'ébauche.

Texte et illustrations : Alexis Avril

UN RÉSEAU RÉAGINAIRE : RÉALISTE MAIS IMAGINAIRE



Alexis Avril : Bonjour François ! Je suivais de loin les avancées de ton nouveau projet et j'avais hâte de le voir en vrai... Et je ne suis pas déçu, ça promet ! Après ton premier dépôt puis celui de Poinzéaut, tu vois plus grand, pour passer des manœuvres aux circulations de pleine ligne.

François Dubois : Merci Alexis ! Oui, c'est tout à fait ça. Sur mes précédents réseaux, mes machines — notamment les grandes coursiers — étaient frustrées ! Il fallait qu'elles s'ébattent !

AA : Pourquoi ne pas t'être orienté d'emblée vers un réseau bouclé, comme celui que tu construis actuellement, plutôt qu'un réseau de manœuvres ?

FD : C'est très simple : j'avais des contraintes d'espace à l'époque ! L'échelle Ho, que je pratique, prend beaucoup de place, surtout en profondeur dès qu'on souhaite un réseau bouclé. Comme beaucoup de modélistes, je voulais voir mes rames circuler, mais la surface de mes logements d'alors rendait le projet impossible ! Soit les courbes étaient ultraserrées et irréalistes — ce que je ne voulais pas —, soit je dormais la tête dans le ballast ! C'est pourquoi, par défaut en quelque sorte, je me suis d'abord orienté vers des dépôts, des réseaux point à point qui prenaient moins d'espace et tenaient sur une commode.

AA : Tu conçois donc tes réseaux en fonction des contraintes d'espace plutôt qu'en fonction de tes sujets de prédilection ?

FD : Un peu, oui, tout en conservant le thème que j'affectionne le plus : les machines électriques et le courant continu 1 500 V. J'essaie, dans la mesure du possible, d'adapter mes envies à l'espace disponible. Je n'hésite pas à comprimer un peu, mais pas trop, car je souhaite que l'image finale reste réaliste. En fait, je procède toujours un peu de la même

façon : je définis mon cadre donné par la surface disponible et après je compose le plan de voie dans ce cadre, j'étudie différentes options, je teste. Je dessine au crayon mon plan sur un grand rouleau de papier (ex. dos d'un papier peint) à l'échelle 1. Je griffonne, je gomme, je modifie jusqu'à satisfaction. En positionnant sur le papier mon matériel, cela me permet d'évaluer l'effet rendu à taille réelle.

AA : Venons-en à la « rampe d'Escalier » installée ici, dans ton garage. Tu as enfin la place dont tu rêvais !

FD : Après plusieurs années passées dans de petits logements, j'ai emménagé dans une maison avec sous-sol. Propre, sain... je ne te cache pas que j'ai tout de suite imaginé un grand réseau dans cet espace. Sans objectif précis au départ, j'ai commencé une maquette de la maquette, en carton comme à mon habitude : cela m'aide à concrétiser les volumes de ce que j'imagine. Et cette maquette m'a plu... Ni une ni deux, un mois après, je me fournis en bois et je commence la menuiserie ! Voilà maintenant 7 ans !

AA : Parle-nous du thème retenu.

FD : Comme je l'ai mentionné plus tôt, je rêvais d'un réseau bouclé, et les machines que j'affectionne sont des locomotives électriques 1 500 V. Donc j'ai imaginé une double voie électrifiée. Mais ça ne s'arrête pas là. Gamin, depuis la colline de Talant, le long des voies longeant le lac Kir (nord de Dijon), j'admirais les rames se balançant avec le dévers dans la courbe - contre-courbe : voyageurs, trains lourds, derrière des BB 8100, 7200, 26000, CC 7100, 6500... C'est exactement cette image que je voulais retranscrire. Mais je ne voulais pas une copie au 1/87 d'un site réel. Ce que je voulais, c'était un réseau qui me redonne les sensations que j'avais à contempler les trains. J'aime aussi beaucoup l'atmosphère de la ligne de la Maurienne. En fait, la Rampe d'escalier, c'est un condensé de tout cela : un site totalement imaginaire,

mais suffisamment réaliste pour me ramener à ces moments passés au bord des voies. En somme, le qualificatif de « réaginaire » est tout à fait adapté.

AA : Tu cites la courbe - contre-courbe, mais il y a aussi la rampe !

FD : Oui, en effet ! C'est un détail visuel qui me tenait à cœur car, comme le dévers, il participe grandement au réalisme des circulations. La rampe de 15 ‰ est suffisante pour être perceptible à l'œil nu.

AA : Qui dit rampe dit relief, et c'est un constat que je fais sur tes réseaux : rien n'est plat ! >



Voies de parade en arrière-plan, zone de manœuvre à l'avant. Le combo parfait.



LE RESEAU EN BREF

- Échelle H0 (1/87)
- Dimensions : 5,1 x 1,5 m
coulisse comprise
- Thème : double voie électrifiée
1500 V en rampe
- Voie : Weinert code 75 (voie
flexible), Peco code 75 et
Roco code 83 (aiguilles)
- Commande : numérique
(Lenz) via CDM-Rail

La caténaire
mérite un regard
approfondi. Nous
y reviendrons.





Sur la gauche,
au pied du talus,
l'embranchement
d'un ferrailleur.





Le très beau TGV Sud-Est REE escalade la rampe d'Escalier.



Le travail sur le décor est en cours, mais on se régale déjà de voir défiler les compositions.

► **FD :** Eh oui, car rien n'est plat dans la réalité ! Et c'est un aspect du décor qui, à mon sens, contribue énormément au réalisme. Comme dans la vraie vie, je veux qu'on comprenne que le chemin de fer s'est adapté au relief, et non l'inverse. La ligne doit donc suivre un flanc de colline, percer la roche... Des talus ont été construits pour pallier les dépressions, et en plus ils mettent les rames en valeur. Et puis, c'est tellement beau un train serpentant dans un tel paysage ! J'avais été scotché, gamin, en découvrant le premier module de la Bosse du CFFC, avec tous ces rochers... C'est resté.

AA : Tu mentionnes la double voie, mais il y a aussi une zone de manœuvre au premier plan... non électrifiée.

FD : Qui peut le plus peut le moins ! Je souhaitais admirer le ballet des rames, mais je reste sensible aux manœuvres, et cela diversifie le jeu et le matériel. J'ai donc prévu une zone de desserte avec un petit faisceau au premier plan, en contrebas de la voie principale. Elle croise cette dernière aux deux extrémités du réseau, renforçant encore un peu plus la sensation que la ligne s'est adaptée au relief et amplifiant la rampe en arrière-plan.

AA : Les deux lignes sont connectées ?

FD : Oui, en coulisserie. La ligne principale et la voie de desserte forment deux boucles reliées au niveau du faisceau caché.

AA : Justement, la coulisserie. En fait, le réseau est conçu assez simplement : une grande partie décorée d'un côté, la coulisserie de l'autre, les deux reliées par de grandes courbes.

FD : Les courbes ne sont pas si grandes que ça, puisque le réseau fait 1,5 m de large. Avec un rayon de 55 cm, n'importe quel matériel tourne sans problème. Mais cela reste inesthétique notamment avec du matériel long. Donc, l'entrée en courbe serrée est dissimulée en partie décorée par deux tunnels. J'ai légèrement déplacé les portails par rapport à la prémaquette, car ils ne cachaient pas assez la cassure des rames.

AA : Et comment rattrapes-tu la rampe en coulisserie ?

FD : Dans les courbes ! Côté gauche, la voie entrant dans le tunnel plonge vers la coulisserie, en palier ; côté droit, la voie monte, le plan de la coulisserie étant situé à mi-chemin entre le point le plus haut et le plus bas de la plateforme de voie en partie décorée.

AA : Sachant que tu as quand même pas mal de place dans ton garage, pourquoi avoir choisi un réseau bouclé de type monolithique plutôt qu'un tour de pièce ?

FD : Trois raisons à cela. D'abord, je ne suis pas propriétaire. L'expérience des déménagements m'a convaincu qu'il valait mieux prévoir un réseau démontable, qui puisse ►



Le matériel roulant de François bénéficie du même soin que son environnement : il est finement patiné.

► s'adapter à un nouveau local. Un réseau tour de pièce épouse la forme de la salle ; un réseau monolithique non. Ensuite, mon père et moi aimons participer aux expositions. Un réseau monolithique, avec des modules de taille standard, est plus facile à rendre « modulaire ». Enfin, viens voir aux extrémités du réseau : je les ai laissées volontairement ouvertes. Avec un réseau monolithique, on peut regarder les trains en enfilade, un point de vue très rare en modélisme, qu'un tour de pièce permet difficilement — le train y est souvent vu de profil. Là encore, ce point de vue me ramène aux moments passés au-dessus des ponts...

AA : En effet, c'est spectaculaire, et le dévers est encore plus visible. On s'y croirait ! Tu conçois clairement tes réseaux pour séduire l'œil du photographe... au 1/87 !

FD : Tu ne crois pas si bien dire. En fait, lorsque je conçois un élément du décor, j'aime bien me placer au ras du sol, comme si j'étais un personnage au 1/87. C'est ainsi que je vois

les points de vue que je veux retrouver. Le smartphone dans le décor, ou la microcaméra embarquée sur un wagon, me disent tout de suite si je suis dans le vrai... J'ai même envisagé une ouverture au niveau des coulisses pour passer l'œil et contempler les trains depuis l'intérieur des tunnels

AA : C'est vrai qu'en procédant ainsi, la mise en scène doit être bien étudiée.

FD : Oui, et du coup, les détails doivent foisonner — qu'ils appartiennent au chemin de fer, au paysage ou au décor civil : caténaire, signalisation, patine, traces de salpêtre, câbles, caniveaux... Tous ces petits éléments nourrissent le cadre et m'emmènent encore plus dans le « réaginaire ».

AA : La caténaire est effectivement un vrai chef-d'œuvre, et ça roule pantographe frottant le fil de contact !

FD : Ah oui, c'était un critère essentiel ! Encore une fois, pour qu'on s'y croit. J'ai volontairement abaissé la hauteur de la caténaire au niveau des tunnels à gabarit

réduit, pour renforcer l'effet, comme en vrai. Les mâts viennent de la gamme CJ Model's (reprise par PLM) ; la caténaire est une construction personnelle en laiton dressé de 0,3 mm de diamètre.

AA : Terminons avec l'exploitation. Grosse différence avec Poinzérait : tu pilotes grâce à l'ordinateur !

FD : Oui, enfin... L'exploitation par ordinateur, c'est surtout l'affaire de mon père, qui m'assiste également pour le câblage de la rétrosignalisation Lenz. Le réseau est exploité via le logiciel CDM-Rail dont vous pourrez découvrir les grands principes dans le *Dossier thématique Loco-Revue* n°10.

AA : Eh bien, grand merci pour cette visite et ces explications. J'ai hâte de voir la suite et de redécouvrir ce beau réseau en exposition.

FD : Grand merci Alexis, ce fut un plaisir. Oui, depuis cette année, j'expose avec mon père le réseau et continuerai à participer à quelques manifestations. À très bientôt donc ! ■



François a été particulièrement attentif et exigeant à l'harmonie des enchaînements de courbes en dévers.