

Les clés d'une passion raisonnée

ZÉRO EN SOUS-SOL

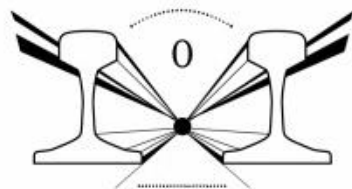
Pendant longtemps, la pratique de l'échelle Zéro a été considérée comme l'apanage de quelques amateurs disposant de grands espaces et d'un porte-monnaie en rapport. François Chapuis montre que l'on peut faire autrement : en vivant sa passion avec raison.

Texte et illustrations : Yann Baude



ANIMATION EN GARE DE FONTENAY.
L'EXPRESS ARRIVE À QUAI, 141 P EN TÊTE,
APRÈS QUELQUES COUPS DE SIFFLET, AU
SON DU CRISSEMENT DES FREINS.





→
Sur la voie de circulation de premier plan, la 141 R roule lentement en provenance du dépôt pour aller se placer en tête d'un train de marchandises.

L'histoire débute avec un grand réseau en Ho, une collection de matériel accumulée au fil des années ; et puis, un beau jour, un coup de coeur, pour le matériel en Zéro, le décor, les détails, au musée Rambolitrain, à Rambouillet. C'est le déclic, l'envie d'un changement radical, accéder à l'incroyable présence des trains à cette échelle, leur roulement lourd et les attelages à vis réels. Voici en quelques mots le parcours somme toute classique suivi par François Chapuis, de la décision radicale qu'il n'a jamais regrettée à la concrétisation d'un rêve devenu réalité. Au moment de tourner la page, en 2017, il aurait pu se diriger vers du chemin de fer secondaire ou même industriel, mais François souhaite rester fidèle à son amour des grands trains. Il acquiert tout d'abord une 141 P MTH, la fait rouler sur quelques coupons de voie, et décide bien vite de construire un vrai réseau pour s'approprier les thèmes emblématiques du chemin de fer : une gare de passage, des voies d'évitement, un dépôt avec une rotonde, un viaduc, et même des entrées de tunnel où il est possible de voir surgir les machines à vapeur.

D'abord une belle pièce, tout de même

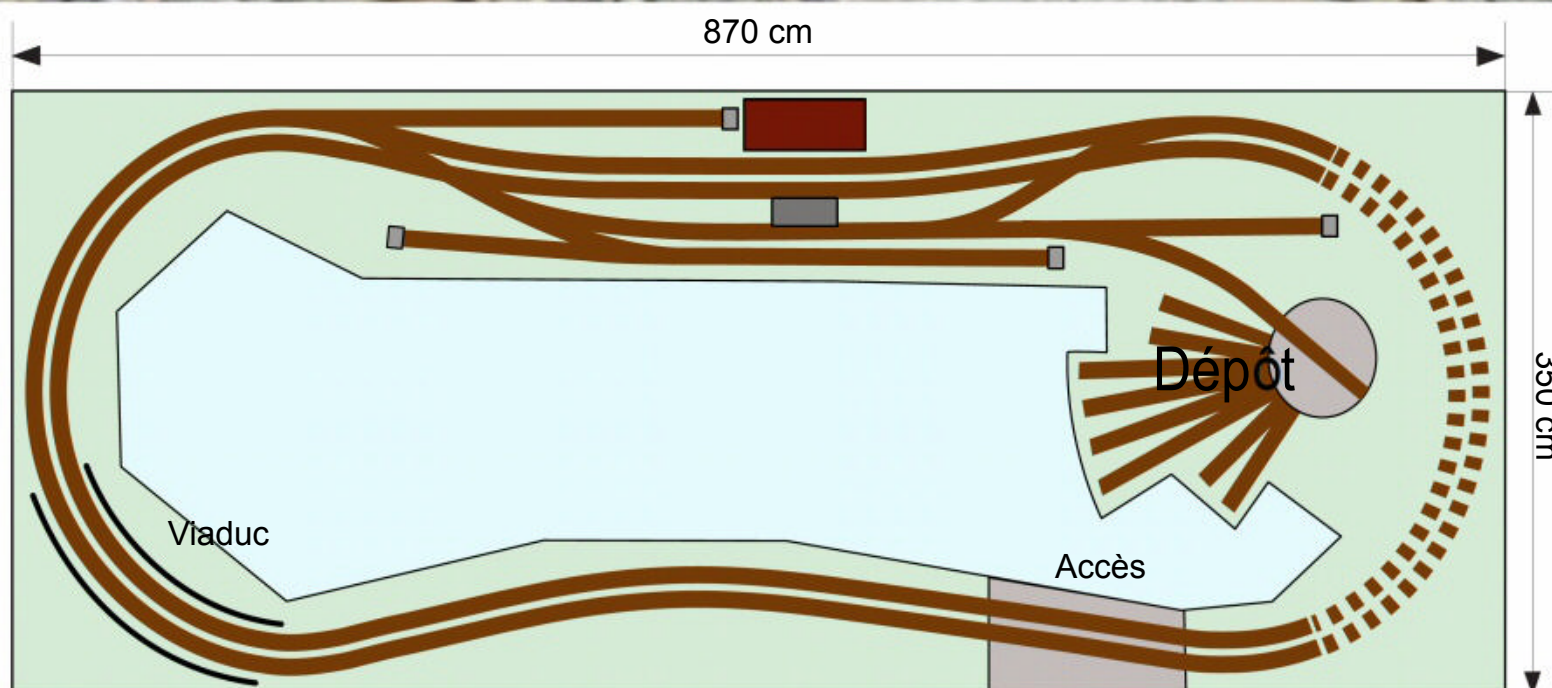
Pour envisager la circulation de grands trains en Zéro, de plus sur une double voie, il faut une pièce de dimensions respectables. Celle de François Chapuis mesure environ 25 m², et à bien y réfléchir, ce n'est pas immense. La plupart des pavillons construits récemment disposent d'un garage de cette taille, et si l'on aime les trains, la voiture couchera bien dehors, n'est ce pas ? Dans un tel rectangle, on peut facilement tracer une boucle sur une étagère d'environ 80 cm de profondeur en circonférence. Le rayon le plus serré de la voie intérieure ne descend pas sous 140 cm, ce qui permet à la plupart des matériels une circulation sans encombres. Il s'agit certes d'un rayon peu réaliste, mais le spectateur

placé au centre n'y trouve là rien de disgracieux, je peux en témoigner. Caractéristique qui mérite d'être saluée : le plan de voie n'est pas un simple ovale, mais un enchaînement de courbes et contre-courbes... La vision des trains serpentant est assurément bien plus plaisante sur un tel tracé. La plate-forme des voies est en contreplaqué de 10 mm d'épaisseur, largement renforcée par des tasseaux, et le piètement est également constitué de tasseaux de forte section.

Un matériel roulant bien choisi

Tenté depuis longtemps par la pratique du Zéro, quelques propositions de fabricants ont décidé François Chapuis à franchir le pas. Nos lecteurs fidèles se souviennent sans doute des machines à vapeur proposée par l'américain MTH. Il y a eu la Pacific Chapelon, une Mountain Est, et des 141 P... Des machines de haute qualité de fonctionnement, solides, sans détails inutiles mais à





LE RÉSEAU EN BREF

- Échelle: 0 (1/43,5)
- Type: réseau tour de pièce
- Thème: ligne à double voie imaginaire
- Dimensions: 870 x 350 cm
- Hauteur du plan de voie : 120 cm
- Rayon minimal des courbes : 140 cm
- Voie: Peco code 124
- Moteurs d'aiguilles : Peco
- Époque : années 1960 (époque III)
- Commande des trains : numérique (Roco Z21)
- Attelages : à vis





↑ Entre deux services, la machine va stationner sous la rotonde.

↖ Passage sans arrêt d'un lourd train de messagerie, tracté par une 141 P à l'élégante livrée verte et noire.

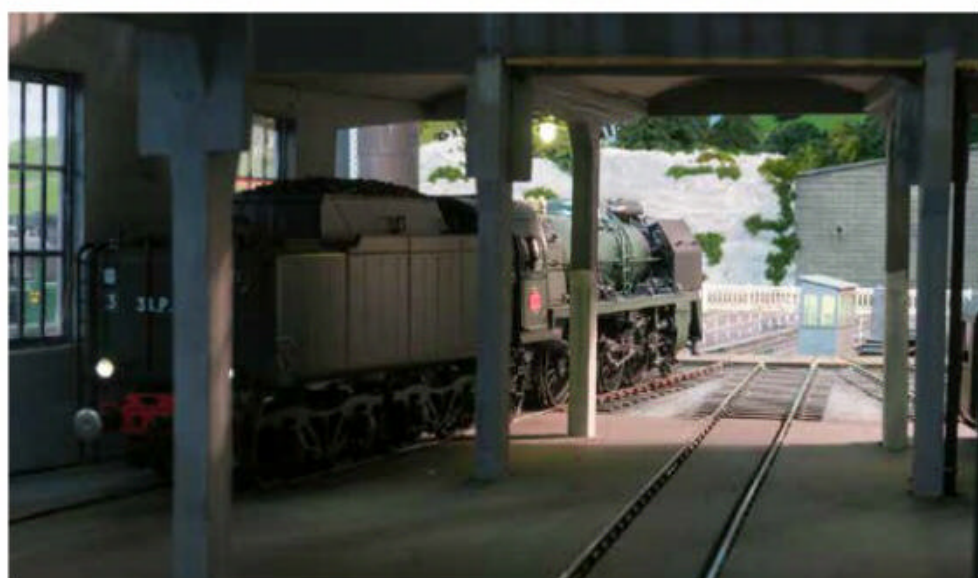
← Petit bijou, la 242 du PLM est un modèle Fulgurex.

l'aspect extrêmement séduisant, pour un prix proche de 1500 euros. Bien sûr, ça fait une somme, mais la vente de quelques modèles en Ho a vite fait d'épaissir la petite liasse de billets requise. Outre deux 141 P, François a acquis une 141 R en métal produite par Sunset il y a aussi quelques années. Récemment, il a craqué pour une belle 242 du PLM, un modèle haut de gamme de Fulgurex d'il y a quelques décennies, mais qui fait encore très bonne figure. Là encore, un choix raisonnable

compte tenu de son prix sur le marché de seconde main, prouvant, si besoin était, que le recours au matériel d'occasion offre une alternative séduisante à la production actuelle souvent hors de portée de nombre d'entre nous. Question matériel remorqué, on remarque les voitures OCEM également produites par MTH, et une kyrielle de très jolis wagons fabriqués par Lenz ou Brawa, et dont Chrezo nous propose d'opportunes versions françaises. La rame de couverts G4 ou de wagons-citernes à deux essieux n'attend plus qu'une subtile patine. Bien entendu, la 140 C promise par Chrezo - et qui devrait arriver cet été - sera à son aise sur le réseau. Et nul doute que le Picasso à l'étude complètera le parc.

Pour le décor, le système D

À l'exception du bâtiment voyageurs et de l'abri de quai, l'ensemble du décor est de construction intégrale. Le premier est tiré de la gamme Bois Modélisme, alors que l'abri parapluie est une production Architecture & Passion en carton découpé au laser. Pour le reste, François trahit son petit secret : il se base la plupart du temps sur des modèles ou des plans en Ho dont il multiplie tout simple-







LA 141 P GAGNE LA ROTONDE EN PASSANT PAR LE PONT TOURNANT. A GAUCHE, LE PETIT LOCOTRACTEUR BERLIET PRODUIT PAR HACHETTE EN VERSION SNCF PAR CHREZO À MOINS DE 30 EUROS. FRANÇOIS CHAPUIS NE POUVAIT L'IGNORER...





↑ Le viaduc en courbe est construit en contreplaqué, enduit puis gravé. Long travail, mais économique et gratifiant.

← Face à la gare, la section de pleine ligne est en construction. Notons - et apprécions - l'enchaînement courbe contre-courbe préféré à un simple alignement.

ment les cotes par deux. Il a ainsi obtenu le poste d'aiguillage directement calqué sur le modèle Jouef au 1/87, et a procédé de même pour l'imposante rotonde à quatre stalles. Il a scanné puis imprimé en les agrandissant les plans publiés dans *Loco-Revue* il y a quelques années. Ensuite, les principales pièces sont découpées en contreplaqué de 3 mm d'épaisseur, les reliefs sont en carton, et un beau travail d'enduit puis de décoration termine l'ouvrage. Membre du Cercle du Zéro, François bénéficie aussi des conseils des membres, car l'échange, le partage de compétences, au sein de l'association sont entretenus et vivants. Questionné sur les éventuelles difficultés rencontrées, François répond qu'au contraire, le Zéro, c'est facile. Alors, avec un tel encouragement, difficile de ne pas envisager la création d'une ligne pour accueillir la 140 C à venir... ■



On discute en attendant le train.

DÉCOUVREZ LE RÉSEAU DE FRANÇOIS CHAPUIS EN VIDEO SUR LE BLOG LOCO-REVUE (BLOG.E-TRAIN.FR)