

Loco-Revue

Mensuel

La référence du modélisme ferroviaire



**LA FLÈCHE
D'OR** P.32 et 60
EN RÉALITÉ
ET EN
MODÉLISME

S'informer >> **les tests**

- BB 36010 Jouef (H0)
- Wagons plats P.38
Haxo-Modèle (H0)
- Une imprimante 3D accessible



Réseau H0 >>

LES DESSOUS D'UN RESEAU D'EXCEPTION

Surzillac, entre
Normandie et Bretagne

Pratiquer >>

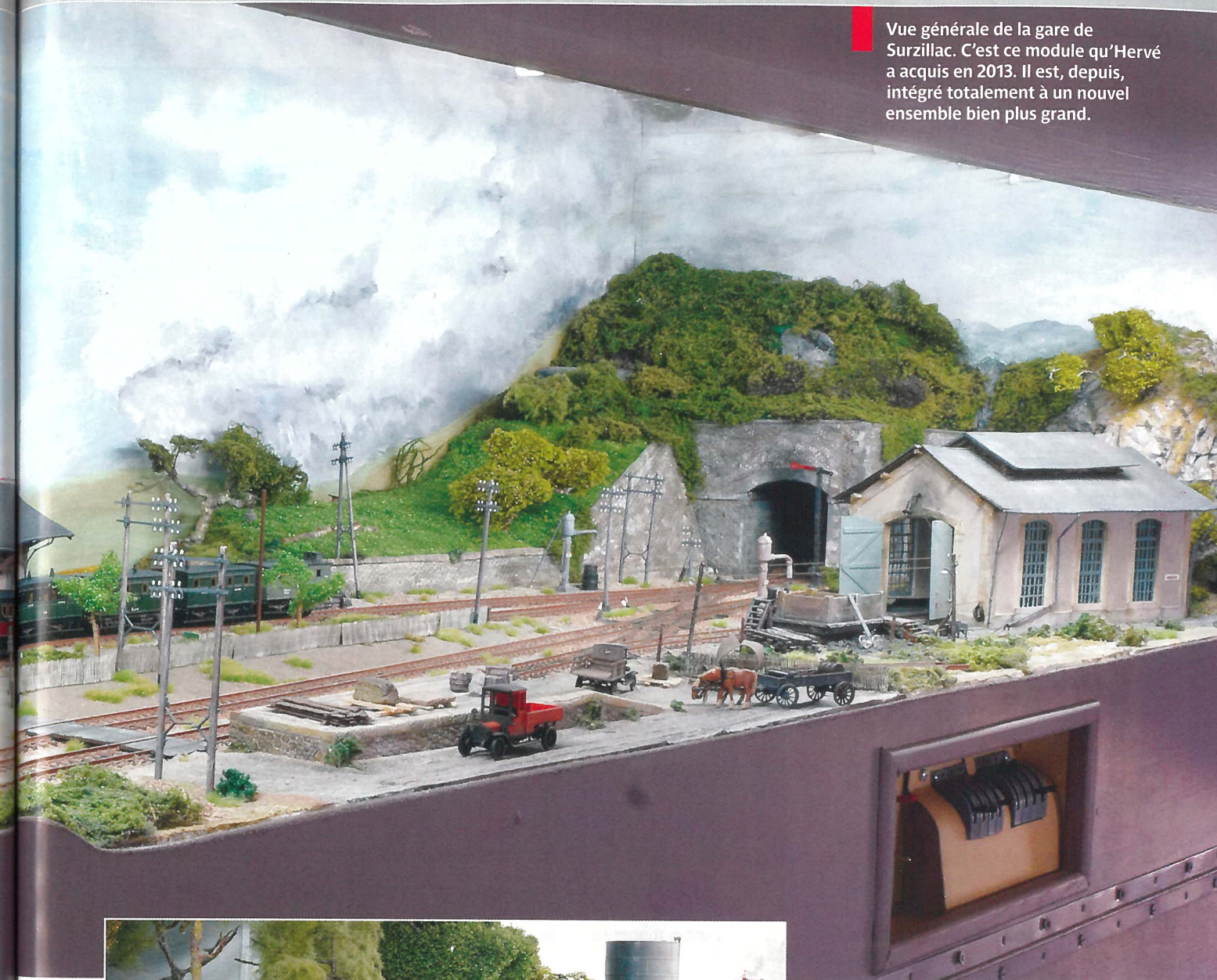
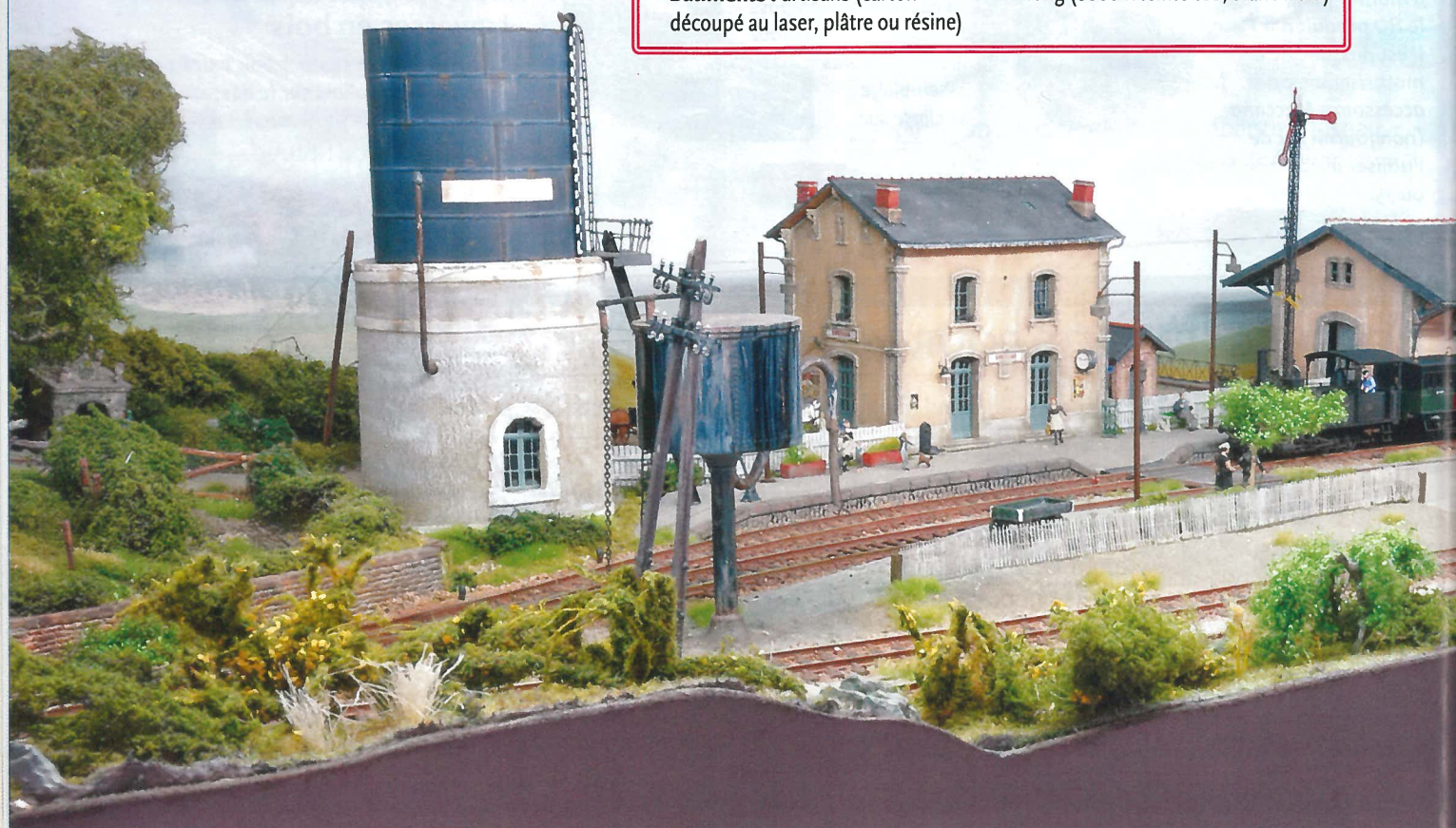
- Construire son réseau : une structure en treillis (p. 66)
- Décor : les bâtiments français en kits (p. 70)



Le réseau en bref

HO
ÉCHELLE 1/87

- Échelle : HO (1/87)
- Dimensions : 2,50 x 0,60 m (2 modules) et 4 modules de 1,25 m de long
- Hauteur du plan de roulement : 1,38 m
- Thème : entre Normandie et Bretagne dans l'Entre-deux-guerres
- Bâtiments : artisans (carton découpé au laser, plâtre ou résine)
- Voie : SMP
- Commande des tains : numérique (Z21 Roco)
- Type d'exploitation : bouclé
- Type de coulisses : faisceau de voies coulissant à l'arrière
- Eclairage : tube à LED de 90 cm de long (8000 K teinte 655, blanc froid)



Vue générale de la gare de Surzillac. C'est ce module qu'Hervé a acquis en 2013. Il est, depuis, intégré totalement à un nouvel ensemble bien plus grand.

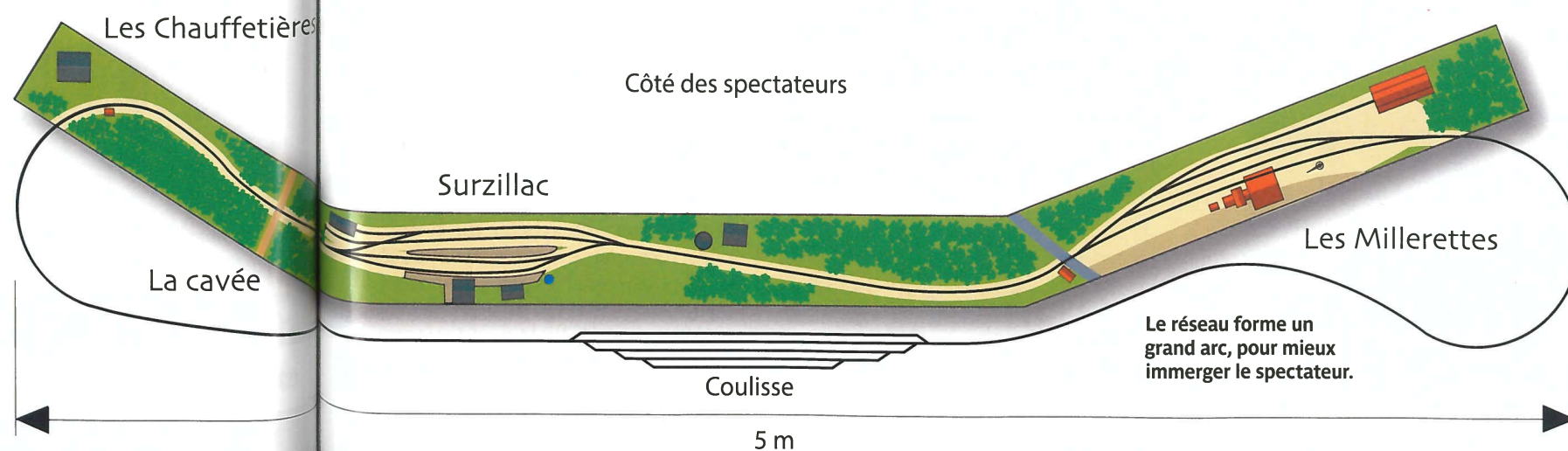
Entre Normandie et Bretagne : Surzillac, un réseau HO dans l'Entre-deux-guerres

Sorti pour la première fois en exposition à Dieppe, Surzillac sera montré à la Fête du train organisée à Meursault les 10 et 11 décembre prochain. *Loco-Revue* vous présente en avant-première ce très beau réseau qui ne manquera pas de faire sensation !

Texte et illustrations : Aurélien Prévot



Le train de midi quitte Surzillac pour les Millerettes. Nous sommes vers 1920, la rame est encore composée de voitures anciennes... Le réseau a été conçu pour permettre des circulations de matériels de 1850 à 1960.





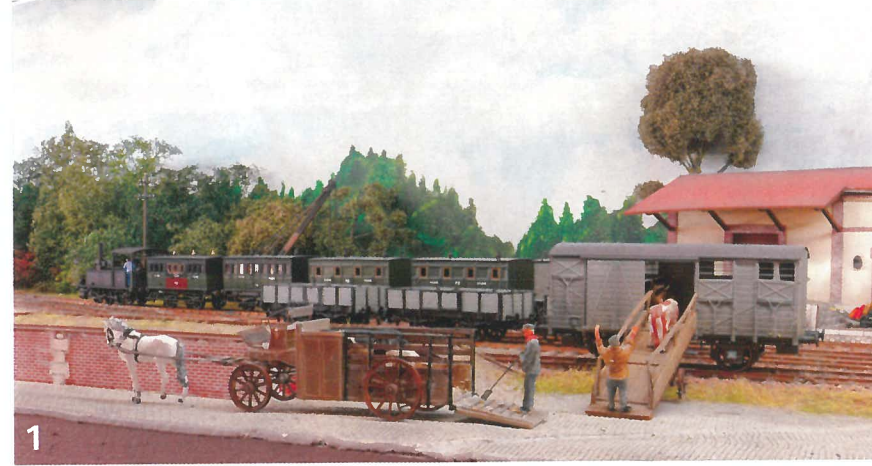
La rame poursuit son chemin et passe devant l'évocation de la grange du grand-père d'Hervé. Les poules, habituées, ne sont pas perturbées par le passage du convoi.



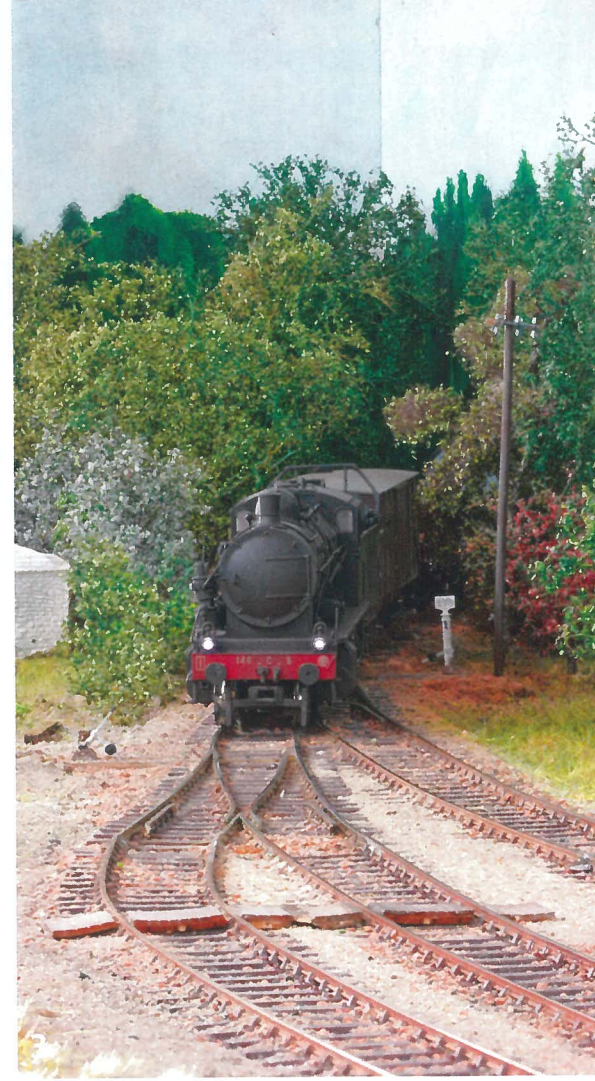
Un peu plus tard, c'est un convoi de marchandises qui franchit le passage à niveau à l'entrée de la gare des Millerettes.

Aurélien Prévot: Bonjour Hervé, l'histoire de Surzillac n'est pas banale, peux-tu nous en dire plus?

Hervé Clépoint: Tout à fait! Comme beaucoup d'enfants de ma génération, j'ai joué au train électrique dans ma jeunesse puis je me suis détourné de ce loisir au profit d'une pratique sportive intensive (VTT en compétition, tennis de table, parapente...). Mais le train électrique continuait de me passionner et je suivais de très loin le modélisme en lisant parfois Loco-Revue. Lorsque j'ai arrêté le sport intensif pour raison médicale, c'est donc tout naturellement que je suis revenu au train électrique. J'ai d'abord recherché le train de mon enfance dans le grenier de la maison de mes parents, mais il ne fonctionnait plus. Je suis donc allé acheter un coffret de départ Roco au magasin d'Evreux. Puis en 2013, je vois sur les petites annonces du forum Loco-Revue qu'un très beau réseau est en vente: Surzillac. Immédiatement, je décide de l'acquérir. Je venais de réaliser



1 - Intense activité en gare des Millerettes. Tandis que les voyageurs prennent place dans les voitures, c'est le chargement de bestiaux dans la cour de débord. 2 - Quelques minutes auparavant, la petite 030 T a quitté la remise (Architecture de France) largement modifiée par Hervé. 3 - Une 140 C assure la traction des trains les plus modernes.



mon rêve: un beau réseau pour bien m'amuser!

AP: Puis tu l'as agrandi?

HC: Grâce au forum Loco-Revue, j'ai rencontré des modélistes de la région et, ensemble, nous avons fondé un club à Evreux. Avec Stéphane Mahieux et les autres membres du club, nous avons commencé à construire un autre réseau reproduisant des éléments de la ligne Paris - Cherbourg. Cela nous a permis de nous faire la main! Puis l'idée est venue d'agrandir Surzillac avec deux modules de plus reproduisant la gare des Millerettes. Et maintenant, en vue de l'exposition de Meursault où le réseau sera exposé pour la deuxième fois (après une exposition à Dieppe), Stéphane et moi avons ajouté deux autres nouveaux modules: les Chauffetières.

AP: C'est donc un réseau à quatre mains?

HC: Absolument! Stéphane et moi, nous nous retrouvons tous les mercredis après-

midi pour jouer au train. Lui a toujours joué au train, que ce soit en modélisme ou en vrai au sein du Chemin de Fer de la Vallée de l'Eure. Tous les deux, nous avons la même vision du modélisme et bricoler à deux est très gratifiant: on échange, on discute... et on avance aussi beaucoup plus vite! Mais nous bénéficions aussi des conseils avisés de Michel Subrenat-Auger, Daniel Cabane, Joris Charbonnier ou encore Olivier Lesueur qui a, par exemple, fabriquée le pont de la Cavée (petit chemin creux encaissé étroit et souvent humide) qui me rappelle le VTT.

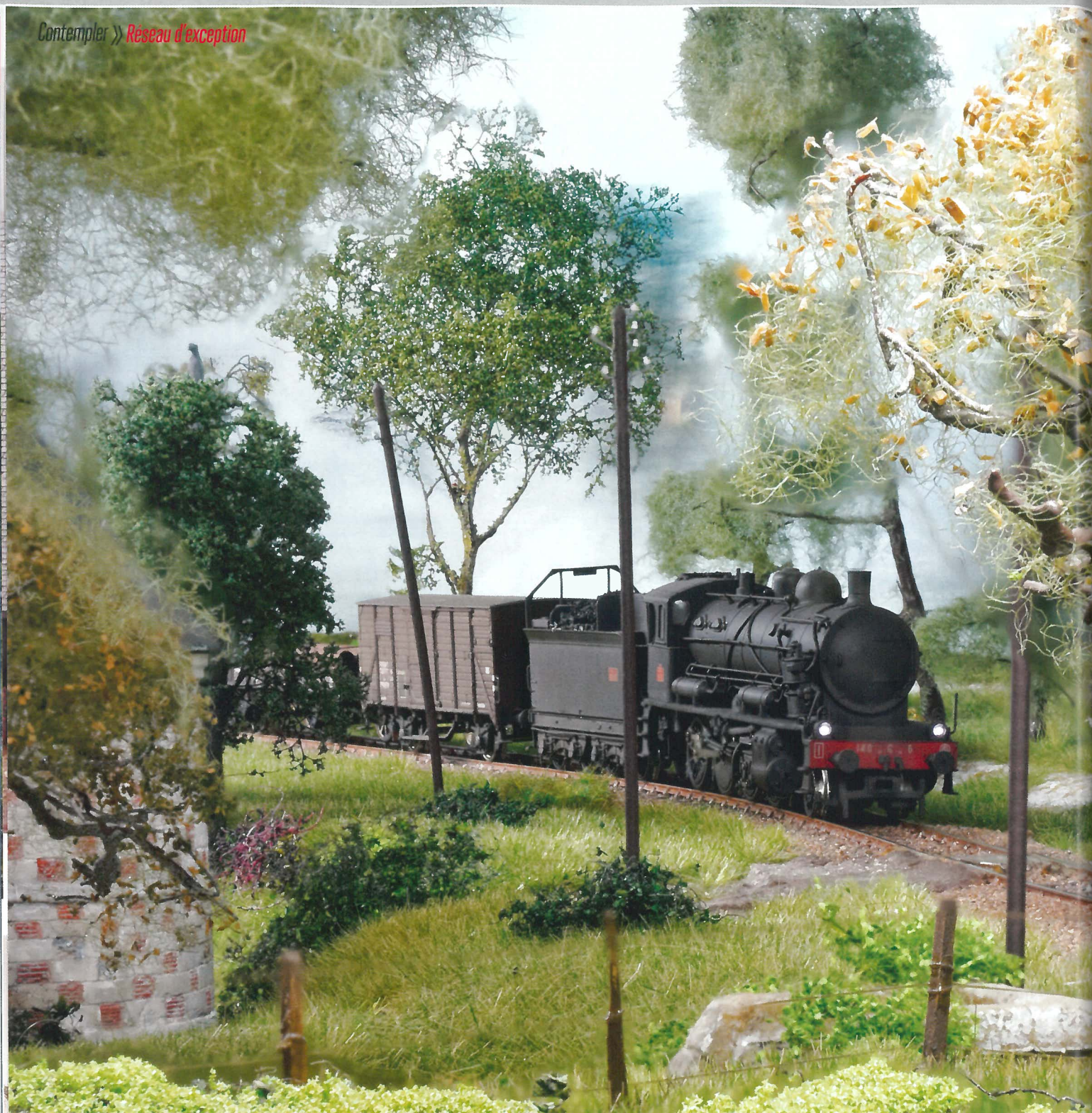
AP: Décris-nous un peu le réseau tel qu'il sera présenté à Meursault.

HC: La base du réseau est donc la gare de Surzillac. Dans un premier temps, nous l'avons agrandie sur la gauche avec la halte des Millerettes. Dans la conception d'un réseau, j'avais dans l'idée qu'un train va d'une gare à l'autre, séparées par des modules de végétation (avec des points d'intérêt). Il fallait donc une nou-

velle gare. Le nom reprend celui d'une halte de la région d'Evreux aujourd'hui disparue. Puis nous avons entrepris de créer la halte des Chauffetières. Ces derniers modules s'inspirent d'un site réel: la briqueterie sur la RN 12 juste après Verneuil-sur-Avre. C'est son vrai nom. Le bâtiment a été reproduit par Daniel Coutier (Architecture de France). Nous sommes entre Bretagne et Normandie entre les années 1920 et 1940. Il s'agit bien sûr plus d'une mise en scène que d'une reproduction fidèle et stricte de la réalité.

AP: On retrouve beaucoup de productions artisanales sur ton réseau...

HC: Quand on souhaite atteindre un bon niveau de réalisme, c'est un passage quasi obligé. J'aime beaucoup le rendu du plâtre et Daniel Coutier est un vrai artiste qui est capable de faire du sur mesure comme avec la briqueterie par exemple. Le plâtre se travaille très bien. La remise des Millerettes est ainsi une remise à double voie Architecture de France, retravaillée ►



Croisement en gare des Millerettes après la Seconde Guerre mondiale entre un convoi de marchandises tracté par une 140 C et l'omnibus du soir assuré par un X 5500.



Puis c'est l'arrivée en gare de Surzillac. C'est la grande gare du réseau, avec sa halle séparée et son faisceau de voies au premier plan.



La 140 C poursuit sa route vers Surzillac. Hervé et Stéphane ont choisi de faire passer la voie à l'arrière-plan sur certains modules, ce qui renforce le réalisme, le train jouant à cache-cache avec les spectateurs.



Devant la remise, l'activité bat son plein.

► à la scie Roco. Mais les autres bâtiments ferroviaires de la gare proviennent aussi de la gamme Architecture et Passion (BV et maison de garde). Je voulais en effet une gare avec la halle à marchandises accolée et des briques car c'est le matériau de base autour d'Évreux! Surzillac est la grande gare et les Millerettes est vraiment plus petite: il fallait que ça apparaisse nettement. En soignant la décoration, il est possible de faire cohabiter différentes productions.

AP: Tu as tout à fait raison! Et on peut aussi ajouter les bâtiments de la gare de Surzillac en carton! Ce qui est étonnant, c'est le choix de l'époque qui est plutôt peu banal.

HC: Surzillac avait été construite avec une ambiance 1930. Elle me convenait très bien et je l'ai donc gardée. Cette période me plaît bien car elle permet de faire circuler beaucoup de matériels différents. Je peux atteler à une machine à vapeur Mabar (des chemins de fer espagnols) ou Ibertren la petite rame old-timer de Damofer, puis envoyer sur le réseau des autorails. Avec un décor évoquant les années 1910-1930, il est possible de faire circuler du matériel roulant de 1850 à 1960.

AP: Tu as mis un accent tout particulier sur la végétation.

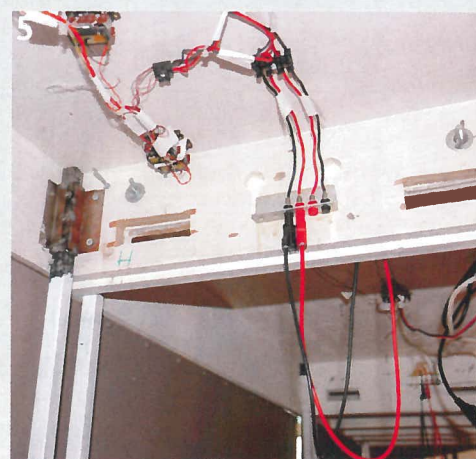
HC: Sur le réseau, il y a des évocations de souvenirs personnels, comme la Cavée, mais aussi la grange, qui me rappelle celle de mon grand-père. La végétation prend une part importante, car j'ai un côté campagnard que je voulais absolument rendre. J'ai utilisé des productions artisanales, mais j'ai aussi eu la chance de rencontrer Joris Charbonnier qui, en plus d'être un grand modéliste, a le désir de transmettre son savoir. Régulièrement, il vient au réseau pour animer des ateliers de patine ou de fabrication d'arbres. Les plus beaux arbres ont été confectionnés suivant ses conseils. C'est lui aussi qui m'a conseillé pour le fond de décor. J'ai réalisé les ►

Un réseau léger et solide

Les modules de Surzillac ont une structure en contreplaqué de 10 ou 15 mm d'épaisseur. Les sols sont en polystyrène extrudé, pour limiter au maximum le poids, le réseau étant installé dans une pièce à l'étage. Les piétements sont des réalisations personnelles en profilés métalliques de 20 x 20 mm, qui pénètrent dans un carré de 25 x 25 mm soudé sur une tôle en cornière. Des boulons aux pieds permettent des ajustements fins en hauteur. Le fond de décor, en contreplaqué, est solidaire des modules. La face avant est en contreplaqué de 5 mm avec une

barre de renfort pour la rigidifier. Cette face est montée sur charnières. Elle sert de protection lors du transport et dissimule les piétements en exposition, ce qui évite d'avoir à installer du tissu. Un chariot (construction maison) permet de transporter les modules dans un van destiné au transport de chevaux. Les nouveaux modules ont des pions de centrage en laiton pour faciliter le montage. À chaque jonction de module, des traverses en bakélite (Apogée Vapeur) ou des vis en laiton permettent d'éviter les risques d'arrachement de la voie. Le bandeau supérieur est constitué d'une planche

de 10 mm supportée par des équerres métalliques. Un « toit » en plexiglas protège le réseau de la poussière. L'éclairage est assuré par des tubes à LED blanc 8000 k (teinte 655) de 90 cm de long (pour des modules de 125 cm de long). Légers, ils se branchent directement sur du 220 V, et il est possible de les coupler entre eux. La structure est peinte en gris taupe car le noir est très salissant à l'usage... Ces choix se sont avérés judicieux. À l'exposition de Dieppe, Hervé aidé d'un membre du club, a monté la totalité du réseau en... 35 minutes !



1 - Un astucieux système de volets permet de protéger les modules durant le transport, et évite l'utilisation de tissu lorsque le réseau est en exploitation.
2 - L'éclairage est assuré par des tubes à LED. Le réseau est protégé de la poussière par du plexiglas. Des cornières métalliques maintiennent le bandeau avant.
3 - Le chariot qui permet le transport des modules dans le van d'Hervé sert également à soutenir une partie de la coulisse.
4 - Des tiroirs ont été aménagés au sommet du chariot pour le transport du matériel roulant.

5 - Les dessous du réseau. Notez les fiches bananes pour assurer la jonction électrique entre les modules, et les carrés de 25 x 25 mm soudés dans lesquels prennent place les pieds, ainsi que le repérage systématique de chaque nappe de fils : dépannage facilité !
6 - À l'extrémité de la gare des Millerettes, un support permet de recevoir la tablette d'Hervé pour contrôler les circulations sur le réseau.
7 - La sortie vers la coulisse côté gare des Millerettes a été soignée : le fond de décor se poursuit un peu vers la coulisse afin d'être le plus discret possible lorsqu'on est face au réseau.



Vue générale de la gare des Millerettes.



Les transmissions funiculaires sont bien évoquées, un élément souvent oublié sur les réseaux.

► ciels à l'éponge mais, pour les arbres, j'ai utilisé les pinceaux. Chaque arbre doit avoir un côté plus sombre et un côté plus clair pour donner du relief et faire en sorte que le spectateur imagine un côté ensoleillé.

AP: Mais un réseau ne serait rien sans trains. Pour des circulations sans failles, tu utilises la commande numérique.

HC: Comme je parlais de zéro, c'était l'évidence : mon réseau devait être numérique. J'ai opté pour la Z21 de Roco. Un choix logique car j'avais déjà une Multimaus Roco et une tablette à la maison. C'est vraiment idéal, intuitif et convivial. Quand Daniel Cabane vient nous rendre visite, il pose son matériel sur le réseau et le commande aussitôt avec son smartphone : extraordinaire ! En exposition, cela permet aussi aux visiteurs de jouer avec le réseau : beaucoup plus convivial. Mais pour arriver

à cela, il a fallu reprendre tout le câblage. Surzillac avait été construit en analogique : des montagnes de fils sous le réseau et, bien sûr, aucun repérage... Stéphane a eu la patience de tout reprendre. Des itinéraires ont ensuite été programmées, commandés par boutons : simple et rapide. Pour connecter les modules entre eux, on utilise des fiches bananes de laboratoire, plus cher que des fiches RCA mais aussi plus sûres : ni échauffement ni grésillement !

AP: Grand merci Hervé pour toutes ces explications très claires ; et donc à très bientôt !

HC: Tout à fait, rendez-vous à Meursault ! ■

Découvrez d'autres photos sur le blog Loco-Revue : blog.e-train.fr