



Compte rendu 21 du mois de juillet 2023

Le premier train passait à vingt-deux heures. Le Transsibérien. La ligne mythique. Deux rails en forme de lignes de fuite qui la conduisaient jusqu'au Pacifique. La piste de la liberté qui donnait sur l'océan.

Maylis de Kérangal, *Tangente vers l'est*

samedi 1 juillet

Encore et toujours des tâches répétitives comme la pose du ballast par exemple. Mais puisque c'est l'été et que les vacances commencent pour tout le monde, nous allons vous raconter quelques histoires (vraies, souvent...).

C'est justement une histoire de ballast racontée par Jojo, Georges Blanc, dernier mécano à avoir sa machine à vapeur attitrée.

Il nous parle du ballast qu'il chargeait à Montmaur, la carrière de Montmaur pour l'amener à Saint-Auban. On voit encore aujourd'hui, à quelques kilomètres de Veynes, cette montagne déchirée au fil du temps par les engins pour en extraire la roche, des lauzes siliceuses, ce ne sont plus que des camions qui viennent les charger.

Mais, à cet endroit, à Montmaur, dans les années 70, la voie ferrée traversait la route ! Seul existait un feu banal de signalisation.

“Nous roulions toujours à vue, très doucement, on arrive à la route, on regarde de tous les côtés, les feux fonctionnent, un camion est arrêté, tout est en ordre, on peut y aller. On continue notre marche avant quand débouche une voiture qui n'avait pas dû voir le feu et qui doublait le

camion à l'arrêt !!! Le 66 000 lui est passé sous le nez ! Le mec, il a dû se faire une sacré peur !”

Maylis de Kérangal évoque dans son roman cité plus haut, le Transsibérien.

Savez-vous qu'aujourd'hui une nouvelle ligne, plus au nord, double le Transsibérien ? Son nom ? Le Baïkal-Amour-Magistral.

Superbe, non ?

Mais, nous, notre préféré c'est l'Orient Express. Son histoire se termine en 1977.

En 1977, cela fait 94 ans qu'il parcourt ses trois mille cinquante kilomètres, soit la distance Paris-Istanbul, à 55 km à l'heure.

La Compagnie Internationale des Wagons-Lits le met en circulation en 1883. Première traversée de l'Europe d'ouest en est. Départ de Paris, gare de l'Est, et, en passant par Vienne, arrivée à Istanbul.

A l'heure de la retraite, il est presque centenaire et pourtant son histoire a mal commencé.

Première traversée, première attaque. Des bandits de grand chemin prennent cinq otages et raflent 20 000 livres-sterling. Ils laisseront, bon prince, cinq souverains-or à chacun des otages à titre de dédommagement.

L'année d'après, c'est la mise en quarantaine. Il y a le choléra à bord.

Ensuite, ça roule mais en 1977, c'en est fini du Paris-Istanbul dans des wagons au luxe démodé. Panneaux de verre fabriqués par Lalique et boiseries avec pampres et femmes nues.

Oh ! Des trains de luxe ont pris sa place et la SNCF a fait rouler longtemps, jusqu'en 2009, un *Paris-Vienne* sous ce même nom d'*Orient-Express* mais le vieux beau, le premier *Orient-Express* n'a pas été remplacé.

1977, c'est donc la fin d'un mythe. Celui des *Madones des sleepings* belles et fatales, celui des agents secrets qui s'éliminaient avec doigté en revenant du wagon-restaurant.

samedi 8 juillet

Nans est présent. Antoine et lui se livrent à des recherches sur les arrêts des rames gérés par l'ordinateur. En clair, les rames ne s'arrêtent pas au point prévu et cela peut provoquer entre autres

des court circuits. Des solutions sont envisagées, on les tente mais pour l'instant le résultat n'est pas satisfaisant.



Gérard a construit la halle aux marchandises de la gare de *Saumane*, le toit n'est pas présentable pour le moment mais vous pouvez en avoir un aperçu.

samedi 15 juillet

Michel a fait un support pour trois alimentations, celle de la centrale et des deux boosters. Il prendra place dans le meuble que Gérard avait amené et qui contient la majeure partie des alimentations.

L'équipe a poursuivi ses travaux en cours, peinture et ballast.

Jean-Paul a amené lui aussi du travail à la maison et il a réalisé chez lui une jolie clôture d'enceinte de la casse ferroviaire qu'il va, d'ici peu, installer. Les vieilles machines réformées y seront démantelées comme elles l'ont été en vrai.

Oui, tout évolue...

Un peu d'histoire :

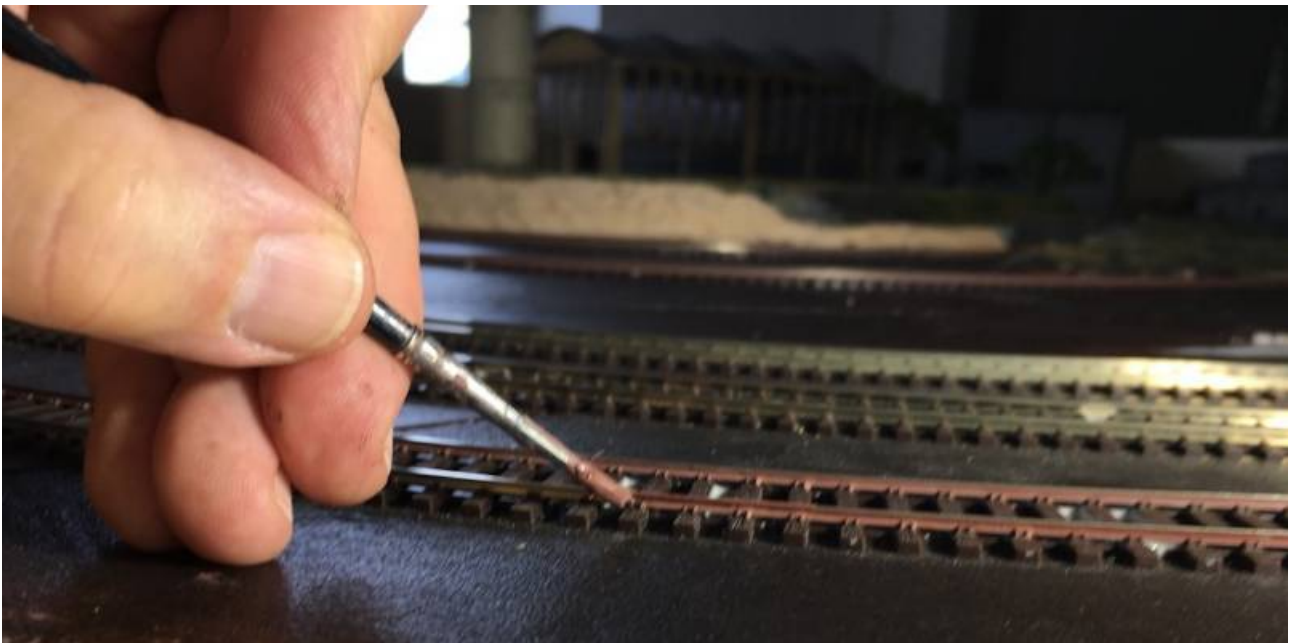
“Avant que n'existent la pose automatique de voies préfabriquées et l'aiguillage électrique commandé à distance, tout est fait manuellement : la pose des rails, fixés à l'aide de crampons ou de

tire-fonds sur des traverses de bois couchées sur le ballast, comme la manipulation des aiguillages à l'aide d'un levier." C'est ce que rappelle *Le livre des trains* de Jame's Prunier.

Eh, bien, sur un réseau miniature tout est aussi fait à la main avant le recours à l'ordinateur pour organiser la circulation. Mais, en modélisme, les rails sont moins lourds !

samedi 22 juillet

Les rails entre la gare de La Chapelle et Fontarache-triage sont peints par Antoine.



Ce jour-là, Gérard a fait une série de photos destinées à présenter ses propres réalisations et le réseau de SER 05 lors d'une exposition à L'Argentière-la Bessée, *Festival du modélisme, du loisir et de la création* qui aura lieu le 26 août 2023.

Fabrice Froment, son épouse et ses petites filles sont venus nous voir. Fabrice, ancien cheminot et ancien maire de Serres a été surpris et épaté de l'ampleur prise par le réseau, il n'était pas venu depuis un certain temps.

samedi 29 juillet

Catastrophe ! Pas d'électricité !

Personne n'est joignable un samedi après-midi de juillet... C'est normal, bien sûr.

Alors, que faire lorsqu'en plus des visiteurs se présentent ? Antoine se lance dans un cours magistral et les proches de Jean-Paul se sont contentés de la théorie qu'ils ont écoutée avec beaucoup d'intérêt. Il faudra revenir.

Le ballastage de trois aiguilles a pu, lui, être poursuivi. "C'est plus que fastidieux" avoue le président. Eh, oui, même lui !

Juillet a donc été surtout consacré au décor.

C'est très, très long de créer un monde... fut-il réduit !

Parce que ne serait-ce que sur le quai, il y a « des porteurs, courroies de cuir en sautoir, des hommes d'équipe qui poussent des chariots chargés de malles, de valises, de paniers, de cageots, de voitures d'enfants, de bicyclettes, etc. Un chef de service, casquette blanche sur la tête, guidon sous le bras... Le convoi apparaît; la locomotive impressionnante par sa puissance, ralentit son allure. Des voiturettes parcourent le quai ; celle du buffet, celles des oreillers et couvertures et celle des journaux... La burette à la main, le mécanicien s'affaire autour de la machine, tandis que le chauffeur remplit la caisse à eau du tender... »

Ce descriptif d'un quai de gare est tiré d'un manuel scolaire SNCF de 1951. Il s'intitule *Cours pratique de composition française et de rédaction administrative*. Service central du personnel-Formation professionnelle.

Il faudra que nous arrivions un jour à reproduire tout cela.