



Compte rendu n°20 juin 2023

Les chantiers

Les travaux de construction de la ligne furent menés avec une célérité qui laisse même nos ingénieurs modernes pantois et le tracé fut tout aussitôt divisé en tronçons qui furent adjugés à différentes entreprises, d'origine anglaise, belge et française, et les chantiers s'installèrent.

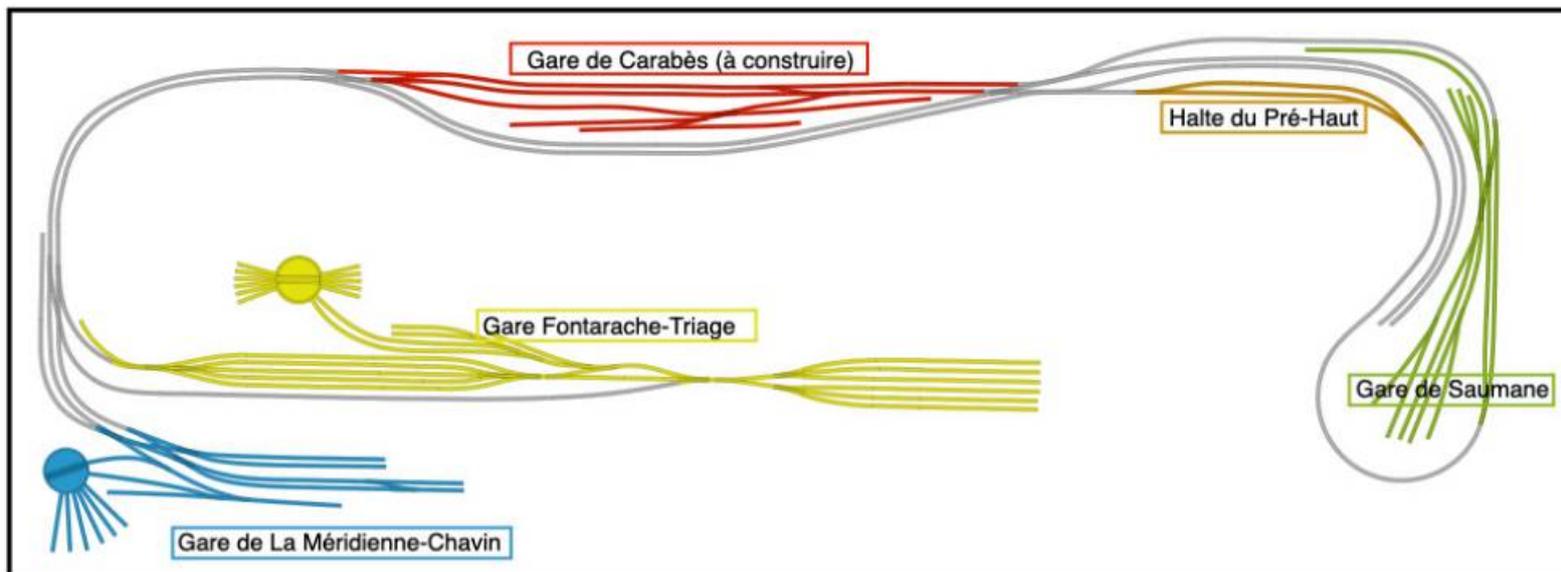
Par la force des choses, ils pompèrent la main-d'oeuvre dans tous les "pays traversés" et ce fut une des plus extraordinaires entreprises des temps modernes, car depuis son entrée en Bourgogne, vers Sens, jusqu'à sa sortie près de Crèches-sur-Saône, on put voir une vingtaine de grands chantiers s'ouvrir pour trancher la montagne, construire viaducs et creuser tunnels.

Dans toute la campagne bourguignonne, les compagnons-passants, les transfuges et routiers et trimardeurs de tous acabits racontèrent ce que c'étaient que ces chantiers qu'ils avaient vus, ou dont on leur avait parlé : deux, trois mille hommes, de toutes races, des Anglais, des Irlandais, des Piémontais, des Allemands ; de tous métiers aussi, depuis les terrassiers, les muletiers, les bourreliers et forgerons, les maçons et les tailleurs de pierre, jusqu'aux cuisiniers et boulangers qui faisaient la cuisine pour tout le monde, et le pain qui cuisait dans les fours de campagne comme ceux de l'armée..."

Henri Vincenot, *Hommes et terres de Bourgogne*

INFORMATION

Les noms des gares ont été choisis, nous parlerons dorénavant de :
de la gare de triage de Fontarache ou Fontarache-triage
de la gare de voyageurs de La Méridienne-Chavin
de la gare de Saumane (gare de passage n°1)
de la gare de Carabès (gare de passage n°2)
de la Halte du Pré-Haut



samedi 3 juin

Jean-Paul pose le ballast. Encore et toujours, eh, oui ! La pose du ballast est très longue, il faut 1 h pour poser un mètre de ballast et il y a encore une dizaine de mètres à faire sur l'extension ! Donc Jean-Paul est loin d'avoir terminé.

Même chose pour Pierre qui peint les rails sans relâche. Un rail a 4 faces qui doivent être peintes toutes les 4. "Il faut imaginer Sisyphe heureux" disait Camus. On le leur souhaite car dans la future gare de *Carabès* (voir ci-dessus), ce sont encore 26 m de voies à peindre et à ballaster !

Antoine, en se faufilant sous le réseau, installe la seconde aiguille et son moteur dans la gare de *Saumane*.

Michel fixe le TCO qui permettra, on l'a vu, de commander, indépendamment de l'ordinateur, les voies du *triage-Fontarache*. La gare de *Saumane* aura le sien.

Gérard finit la structure de la montagne et s'emploie à la peindre. Bientôt, il va la couvrir d'une végétation qui lui donnera vie.

Cameron, qui avait découvert le réseau l'été dernier avec *l'Ile aux grands*, est passé nous voir avec sa maman. Il a le projet de créer un réseau dans sa cave. Un adepte de plus !

Une autre visite, celle de deux couples de St Raphaël amené par Michel, voient le réseau partiellement tourner, les travaux limitant les manoeuvres. Dommage, il faudra revenir.

mercredi 7 juin

Michel installe sur un des côtés extérieur du tunnel une "porte" d'accès, que les spécialistes appellent trappe de visite amovible, qui permettra d'intervenir à l'intérieur du tunnel en cas d'accident.

Et, Jean-Paul... pose le ballast !

samedi 10 juin

PERSONNE ! Personne ? Pourquoi ?

Une partie de l'équipe est en Belgique (en fait le Président et la secrétaire...).

Direction la gare de *Schaerbeek* et son musée du train autrement dit



TrainWorld (quel vilain nom !), mis en scène par François Schuitten, dessinateur de BD. Regard intelligent et inventif sur l'univers du train. De belles machines dont la 12004 dite *La Douce*.



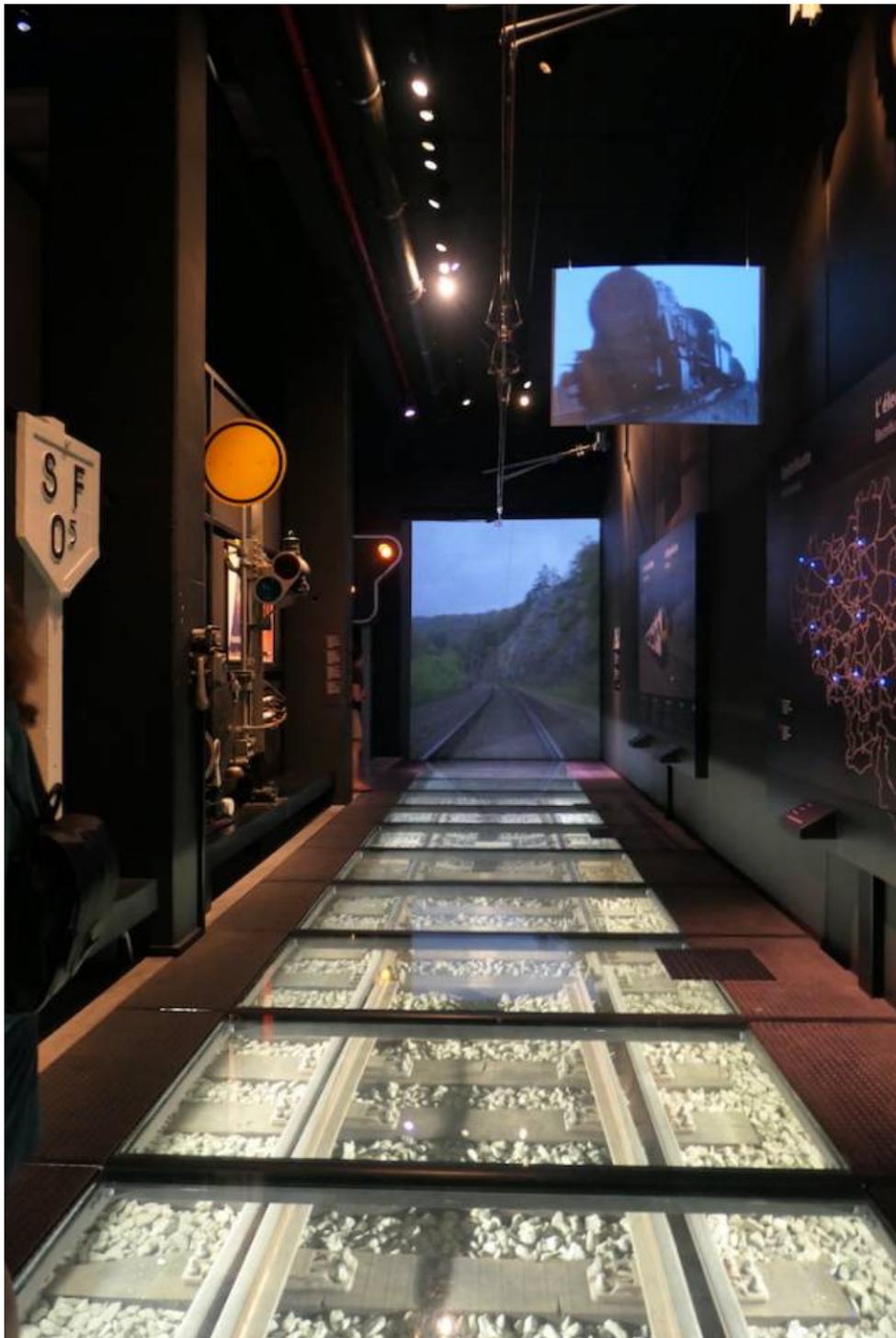
Des reconstitutions de voitures de luxe (un grand classique), de wagons postaux (plus original). Le contenu des sacs était figuré par des projections lumineuses proches d'un inventaire à la Prévert, une machine à coudre, une paire de chaussures, un violon... et une locomotive à vapeur !



Le musée rappelait aussi que le chemin de fer a imposé l'unification du temps, il n'y en aura plus qu'un, celui donné par les horloges des gares.



La pédagogie n'était pas exclue. Une voie de verre montrait en transparence comment les matériaux avaient changé, on passait donc des traverses en bois à celles en béton et du rail en fonte au rail en acier. Sur le côté gauche, des panneaux de signalisation allaient du mécanique au lumineux. En parallèle, l'énergie abandonnait progressivement la vapeur au profit du diesel et de l'électricité. Du côté droit, des panneaux interactifs matérialisaient la toile d'araignée sans cesse croissante des lignes de chemins de fer. Cette voie menait à un écran, images de locos vapeurs, images de cheminots funambules posant les caténaires, images de paysages "giflés" par les trains à grande vitesse.



Et, puis, on pouvait conduire un train ! En simulation, bien sûr. Mais conduire ou prendre une photo, il fallait choisir. Alors, celle-là, c'est celle du site de TrainWorld. Ce jour-là, il n'y avait pas d'enfants, on a conduit pour eux !



samedi 17 juin

Il y a un projet dont nous n'avons pas encore parlé, c'est la construction d'un lieu de ferrailage pour locomotives réformées, une casse pour les locos. Pour y accéder, il faudra créer un "embranchement particulier" dans la gare de *Saumane*. Gérard et Jean-Paul décident de son tracé.

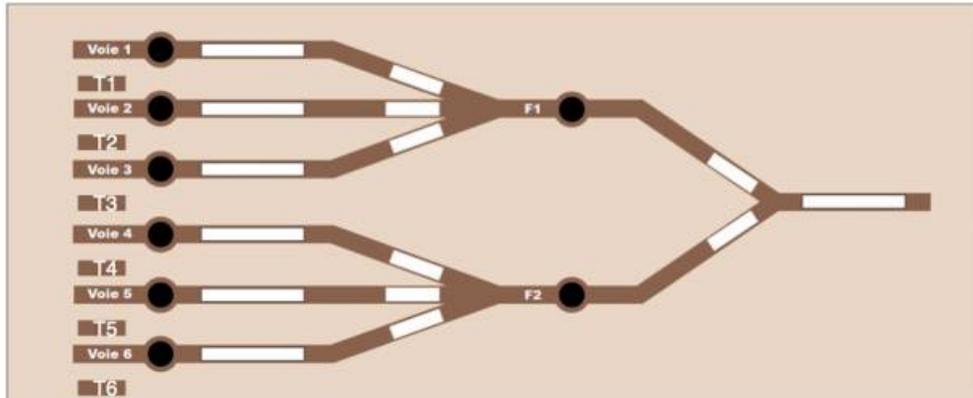
Du coup Antoine poursuivra la pose des voies dans la gare de *Saumane*.

Michel, lui, poursuit et termine la trappe d'accès au tunnel sous la montagne.

Ensuite il s'essaie à la manipulation du TCO de *Fontarache-triage* qui vient d'être branché. Ça marche malgré quelques bugs sans conséquences.

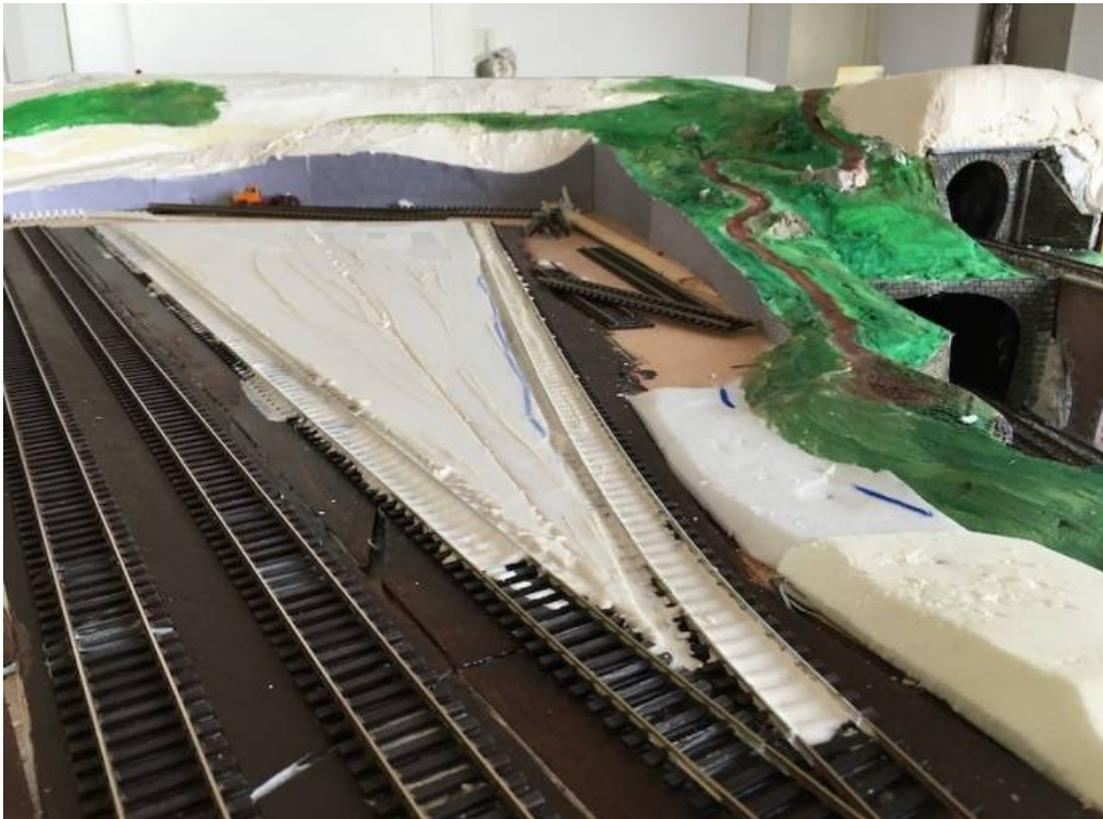


Antoine de l'Escale viendra effectuer les derniers réglages prochainement.
NB : la photo ne permet pas de voir clairement le dessus du boîtier du TCO, en voici le schéma agrandi.



samedi 24 juin

Pour réaliser le projet d'”embranchement particulier”- ou EP- de Gérard et Jean-Paul, Antoine finit de poser les voies de la gare de *Saumane* et branche les cantons. Pierre colle et peint les rails de cette dernière.



Sur la photo, on voit que dans le cas de cet EP on choisit de noyer les rails dans le béton. Sur la maquette, c'est en plâtre.

Jean-Paul colle, lui, les rails d'accès à *Fontarache-triage* et à la gare de *La Méridienne-Chavin*.

Antoine avait démonté le décodeur-aiguilles 421/422 pour le reprogrammer à la maison. La tentative pour le faire sur place ayant échoué. Il le remet en place ce jour-là.

On fixe le TCO de la gare de *Saumane*, le branchement suivra.

Gérard qui prévoit de faire jaillir de l'eau dans la montagne, sous le viaduc qu'on appellera désormais le viaduc du *Trou de la Lune*, amène le matériel nécessaire.

Antoine se met, lui aussi au ballast ! Il s'agit du ballastage des trois aiguilles de la gare de *Saumane*. Il en restera 4 à faire.