



## Compte rendu du mois de mai 2023

“... Il faut d’abord donner une identité aux lignes. Jadis les trains avaient des noms : le Train bleu, l’Etoile du Nord... certains avaient des coiffeurs à bord, des voitures-cinéma. Le Paris-Brest est devenu le nom d’un gâteau. Il faudrait donner le sentiment au voyageur qu’il ne prend pas seulement un train mais qu’il goûte un morceau de pays, de région, de rêve... Il faut faire à nouveau entrer les paysages traversés dans les trains...”

François Schuiten, propos recueillis par Eric Fottorino pour *Zadig*, n°17.

samedi 6 mai

Jean-Paul poursuit la pose du ballast et Michel ponce avec soin les résidus de la colle, très résistante, qui avait servi à tenir la scierie. On sait que cette dernière a été provisoirement démontée pour pouvoir faire passer la double voie d’évitement qui contournera la future grande gare de passage, la numéro 2 (j’en profite pour lancer un appel, attribuons vite des noms à ces différentes gares, nous attendons vos réponses à ce qui a été proposé en AG, mais j’anticipe, j’y reviendrai.).

Le ponçage a été long et fastidieux.

Antoine, pendant ce temps, pose les deux aiguilles et la traversée jonction simple à l’autre bout de cette voie d’évitement, celle sur laquelle s’affaire avec vigueur Michel.

Qu’est-ce que c’est que ça ? Une traversée jonction simple ?

On appelle traversée de jonction simple ou TJS un appareil qui permet la jonction de voies se croisant dans un seul sens de circulation. Il existe aussi, bien sûr, des traversées de jonction double. Et celles-là, on le comprend, hé, hé, autorisent la circulation... dans les deux sens ! C’est comme si l’on avait deux aiguilles mises tête-bêche d’où un sérieux gain de place.

Gérard, lui, peaufine les contours du viaduc. Il va bientôt s’attaquer à la montagne...

Ce jour-là, la famille de Jean-Paul nous rend visite. Sa soeur, qui est déjà venue, a apprécié le travail effectué. Les compliments, ça encourage.

samedi 13 mai

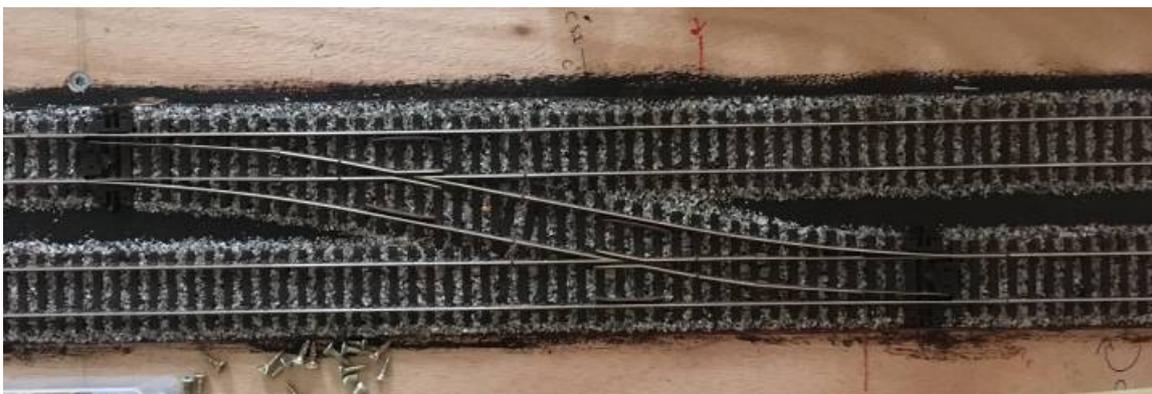
On l'a annoncé, Gérard joue au bâtisseur-créateur et construit à mains nues une montagne avec un papier spécial et de l'extrudé très épais (env.10 cm). Il façonne en même temps un accès routier à la gare de passage n° 1. Jean-Paul va pouvoir faire circuler ses camions mais pas tout de suite, ce n'est pas encore tout à fait opérationnel.



Michel, couché sur le chariot de mécanicien, faisait, lui, passer un câble d'une dizaine de mètres, en dessous des modules, pour alimenter la future gare de passage n° 2. Il en a gardé des stigmates deux jours durant. Parfois c'est Antoine qui s'y met et les conséquences sont identiques.

Et maintenant, encore un peu de vocabulaire ferroviaire :

On parle d'une paire de bretelles lorsqu'il s'agit de soutenir un pantalon. Eh, bien, le réseau aussi peut avoir besoin de bretelles. Non, elles n'ont pas la même fonction. Une bretelle désigne sur un réseau une voie qui permet de relier 2 axes de communication distincts.



On ne peut s'empêcher de penser aux mots qui se voulaient rassurants de Guillaume Pépy, PDG de la SNCF en 2018, après la promesse que la SNCF serait "incessible" : *"C'est une bonne annonce, on va faire ceinture et bretelles"*.

Mais, pour nous, c'est une mauvaise surprise qui nous attend. Un autorail X2816 se retrouve coincé dans la courbe intérieure avant la gare voyageur. Pourquoi ? Le décor avait été réalisé en fonction de wagons marchandises plus courts que le matériel voyageur. Que faire ? Il faut "reculer" le décor pour élargir le passage. C'est Antoine et Gérard qui rognent le décor, il faudra ensuite faire les raccords.



samedi 20 mai

Le grand jour ! Assemblée générale le matin à 10h, salle Jean Imbert. Une très bonne ambiance. Une équipe satisfaite du travail accompli et des projets plein la tête.

Le midi, on partage un pique-nique avec les membres actifs plus la presse représentée par Marie Lombard et Anne-Lise, l'épouse de Gérard.

A 14 h, le travail reprend. Quel zèle ! Et encore Jean-Paul avait-il commencé à peindre le Dépron avant l'arrivée des pizzas, "pour que ça sèche." Eh, oui après la première, il faudra en remettre une couche !

C'est ce jour-là qu'à l'issue de l'assemblée nous avons proposé à ceux qui le désirent de trouver un nom pour les 4 gares et la halte. Pour qu'on s'y retrouve... Pour l'instant, seuls Hélène et Michel ont répondu. Hélène a proposé des noms de monts et de cols près de Serres et Michel des toponymes anciens de Serres qui ne sont plus utilisés.

On attend la suite... Je joins au compte rendu la feuille distribuée le jour de l'AG.

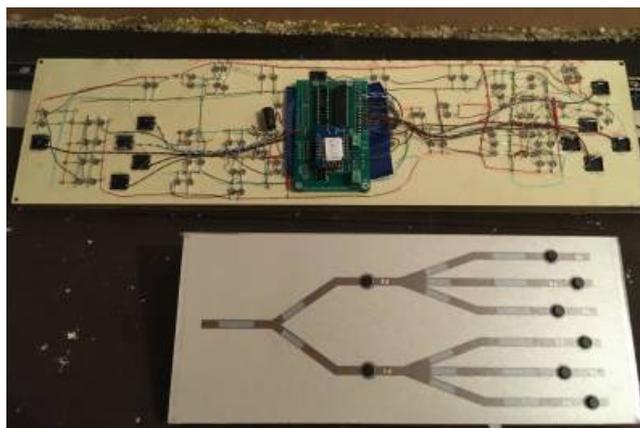
L'après-midi se passe à peaufiner la montagne, à poursuivre la pose du ballast, à remettre les sécurités au bord des modules et à installer les voies de remise de la plaque tournante de la gare voyageurs.

Jean-Claude, ancien cheminot avec un ancien collègue accompagné de son épouse sont venus voir le réseau. Contents de reconnaître des machines qu'ils ont conduites (soulagés de ne plus avoir à le faire ?).

samedi 27 mai

Michel et Gérard poursuivent la "fabrication" de la montagne sous laquelle a été percé un tunnel qui permettra le passage de la voie d'accès/sortie de la gare de passage 1.

Antoine Stuyts, dit Toinon est venu apporter le TCO (tableau de contrôle optique). La conception de cet outil n'était pas neuve pour lui mais son adaptation au réseau, oui ! Essais concluants, ce qui n'était pas évident !!! Toinon est aussi venu avec le module électronique pour la plaque tournante gare voyageurs, ça marche !





Toinon programme le TCO triage

Plus tard Antoine pose la première des trois aiguilles supplémentaires avec son moteur pour la gare de passage 1. Une sacrée galère parce qu'il faut travailler, "à l'envers" sous le réseau, gêné par la gare cachée, coincé entre deux niveaux.



A ce propos, existe un problème récurrent sur tous les réseaux de modélisme c'est la possibilité d'accéder aux entrailles de la bête, autrement dit de pouvoir se glisser pour intervenir en cas de problèmes. C'est, par exemple, ce qu'ont fait ce jour-là Michel et Gérard en ménageant une fenêtre à côté de la montagne.



Un couple de Gap, M et Mme Walrant, est venu ce samedi. La visite était motivée par l'intérêt pour le modélisme ferroviaire et par la volonté pour Lon Walrant de construire lui-même un réseau mais analogique. Réponses aux questions et conseils les ont aidés, on l'espère. Entendre les locos siffler, haleter, rouler des bielles les a conquis !

### **Noms des gares**

Il s'agit d'attribuer un nom propre, **réel ou imaginaire**, à chacune des gares du réseau et à la halte... Par exemple :

**A ) Lieux en relation avec ce que l'on voit de l'école**

**B ) Toponymes de Serres**

**Michel : noms de lieux qui n'existent plus**

**Hélène : noms des monts et des cols**

**Pour la gare de triage**

**A ) - Gare Sainte-Catherine**

**B ) - Gare du Buëch**

Michel : Gare de Fontarache (aujourd'hui Saumane-bas)

Hélène : Gare du Beaumont

## Pour la gare de voyageurs

A ) - Gare du Préau ou du Pré-Haut

B ) - Gare de Bon-Secours ou Gare de La Chapelle

Michel : Gare de Trottechien (Rabasse)

Hélène : Gare de la Pignolette

## Pour la gare de passage n° 1 (en construction)

A ) - Gare de la Méridienne-Chauvin

B ) - Gare de la Blême

Michel : Gare du Deves (Claret)

Hélène : Gare de Saumane

## Pour la gare de passage n° 2

A ) - Gare de Peggy ou de Péguy

B ) - Gare de Saumane-Bas

Michel : Gare du Villard (Blême)

Hélène : Gare de Carabès

## Pour la halte

A ) Halte de Lacouromaroniers

B ) Halte de la Pignolette

Michel : Halte d'Eyglières (crête d'Aumage)

Hélène : Halte du Trou de la Lune

