



Compte rendu n°40 de février 2025

Que se passe-t-il à Veynes ? On vous en parle.

Le train est bien entré en gare 150 ans après la première fois, avec un peu de retard mais... il était là. Attendu par de nombreux amoureux déguisés ou non mais ravis de le célébrer et déterminés à le défendre.

A dater de ce 1er février, les festivités sont lancées.

Je voudrais surtout vous parler d'une de celles qui me tient particulièrement à coeur :

Correspondances sur les rails.

Des boîtes aux lettres, des cartes postales et des stylos vous attendent dans certains lieux stratégiques :

À Serres,

À la Bibliothèque Serroise, à Serres Express Rails 05, esplanade Ste Catherine

À Veynes

Au Buffet de la Gare, au Quai des Arts, à L'Ecomusée du cheminot Veynois bien sûr et d'autres encore... Renseignez-vous à l'Office de Tourisme de Veynes qui, d'ailleurs, en propose une.

N'hésitez pas à noter au dos de ces cartes postales une anecdote, un souvenir, une chanson, un message. Mettez la carte dans la boîte, attendez quelques mois, laissez reposer. Lorsque le tout aura bien pris, vous aurez collaboré à une exposition et à l'écriture d'un livret.

Puisque l'on parle de courrier, je voudrais évoquer un train bien mystérieux, celui que l'on a appelé *La Malle des Indes*. Il en a fait couler de l'encre, il en a attisé des convoitises, il en a fait rêver des aventuriers !

Il ne roulait que la nuit, il allait très vite, il était prioritaire.

Que transportait-il ? De mystérieuses correspondances ? Les trésors des Maharajas ? Les épouses des mêmes ?

Que nenni ! Il s'agissait de lettres, de courriers ordinaires, souvent administratifs entre le Royaume Uni et l'une de ses principales colonies, l'Inde. Mais, pourquoi passer par la France ?

Clive Lamming nous l'explique :

“Le courrier britannique à destination des Indes est l'un des plus importants, mais le transporter sur 22 000 km demande cinq longs mois en empruntant d'abord la route maritime (Londres, Gibraltar, Alexandrie), et la remontée du Nil jusqu'au Caire, puis en lui faisant effectuer une traversée du désert à cheval pour retrouver la mer Rouge où le courrier prend le bateau à vapeur pour rejoindre Aden et les Indes.”

On comprend alors que tout autre moyen de transport soit recherché.

Un exemple de célérité (toute relative pour nous) et de gain de temps grâce au train et à la route, on est en 1845, le PLM n'existe pas encore :

Arrivée de la “malle” en train à Paris, mise sur wagon-plat de Paris à Orléans, transport par route d'Orléans jusqu'à Roanne, re-transport par train de Roanne jusqu'à Lyon et puis transport par route jusqu'à Marseille. Et, là, on la hisse sur un bateau ! Et, on est content ! Il est vrai que le temps économisé reste considérable.

Puis le réseau ferré va se développer, on va percer le tunnel du Mont-Cenis et le train ne passera plus par Marseille mais par Brindisi. Et puis, révolution dans ce “train fantôme”, il va pouvoir être investi par autre chose que par des missives.

Clive Lamming prend à nouveau le relais :

“En 1880, c'est, pour la « Malle des Indes », l'occasion d'un grand changement : le train est enfin ouvert au service des voyageurs. La Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL) l'inscrit dans ses horaires et y intègre ses voitures-lits en bois de teck. Selon les pratiques de l'époque, le train roule à 80/90 km/h en vitesse de pointe, ce qui exige quelque 48 heures pour faire le trajet Calais-Brindisi. “

Et, là, plus d'autre alternative pour la mystérieuse *Malle des Indes*, le canal de Suez étant percé depuis 1869, que de prendre la mer.

Mais la légende va longtemps persister, alors rêvons de trains de nuit, de lettres inconnues, de vagues, d'écumes et d'aventures et notons ces rêves sur les cartes postales à Veynes et à Serres !

1 février

“Vous en verrez de toutes les couleurs mais nous, on en voit aussi de toutes les couleurs” disent Antoine et Pierre !

Ce dernier fait un gros boulot chez lui :

il se met dans la peau d'un conducteur de train, qu'il a d'ailleurs été, pour adapter la réalité à notre réseau. Il relève et consigne les signaux qui vont permettre à nos petits trains de circuler en suivant les instructions données par les panneaux.

Exemple :

Pour aller de Carabès à Saumane :

Au départ le conducteur, qui a eu une autorisation de départ, voit un signal **rappel ralentissement 60, soit 2 verticaux clignotants**



pour pouvoir prendre l'aiguille en toute sécurité.

Le prochain feu sera un feu **voie libre vert**

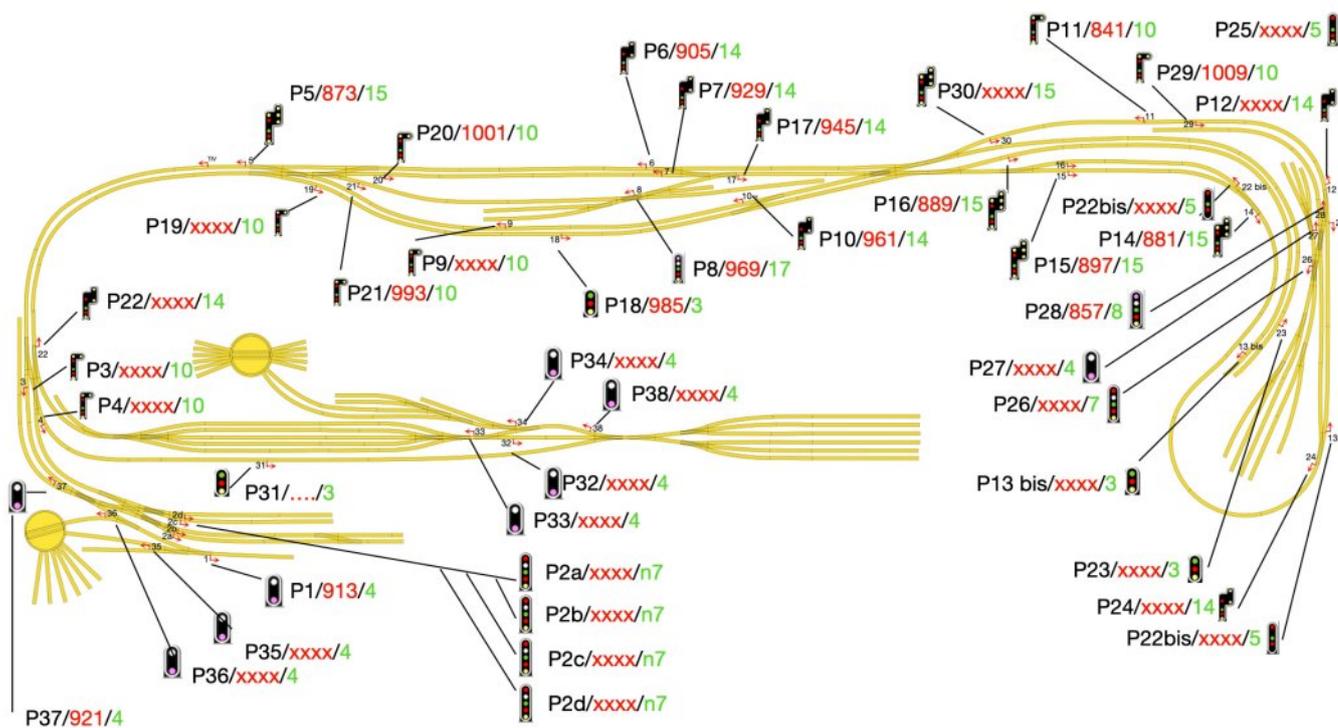


qui lui permet de rouler. Après ce premier feu vert, il en rencontre un autre situé juste avant l'entrée sud de la gare de Saumane et il prend l'aiguille qui est en position non déviée. Il peut ensuite s'arrêter à la gare.

Cet exemple est une des possibilités.

Il y en a de très nombreuses encore d'où la difficulté pour les installer et les programmer.

Vous allez entendre parler des signaux encore longtemps !



Regardez le schéma, vous comprendrez ce qui nous attend !

8 février

Jean est venu le mercredi et le samedi, il était en vacances. Je note, à chaque fois que ça arrive, les présences de Jean et de Nans parce que ce sont nos benjamins qui, donc, travaillent en extérieur et parce que nous sommes toujours ravis lorsqu'ils peuvent venir. Les autres, les plus chenus, les fidèles, sont plus souvent présents et nous en sommes ravis aussi !

Jean a travaillé avec Jean-Paul et Gérard et ils ont poursuivi les projets et les travaux sur la voie étroite.

Il reste aujourd'hui en France quelques voies étroites, certaines à l'écartement de 1 m, dite voie métrique, et d'autres à l'écartement de 0,6 m.

Par exemple, Chemins de fer de la Corse, le CFC et le fameux "train des Pignes" roulent sur une voie métrique.

En recherchant l'histoire de ce dernier, j'ai trouvé l'information suivante dans Wikipédia et les Serrois (au moins) vont retrouver un nom connu :

En 1861, l'ingénieur dignois Alphonse Beau de Rochas, inventeur du moteur à quatre temps, imagine de relier Nice (annexée à la France en 1860) à Grenoble en passant par la vallée du Var, celles du Verdon, des Asses et de la Bléone, puis celle de la Durance vers Gap, tout en délaissant Digne-les-Bains.

Ce n'est pas le tracé de Beau de Rochas qui sera retenu...

Sur la voie étroite, écartement 0,6 m, type Decauville, initiée par Jean-Paul, circuleront des trains de marchandises transportant le bois de la scierie et d'autres marchandises. Ils se feront aussi trains touristiques et transporteront des voyageurs. Ce sera notre petit train des Pignes à nous !

15 février

Les travaux se suivent et se ressemblent car qu'il s'agisse des signaux ou de la voie étroite ils sont longs et délicats (surtout ceux des signaux).

Jean-Paul continue à creuser des tunnels. Le tunnel ferroviaire et le tunnel routier ont une entrée commune.



Michel l'aide depuis le début des travaux à faire les percements des 2 tunnels. Le rail, simplement posé pour l'instant, rail que l'on aperçoit sur la photo, doit être prolongé et il passera dans le tunnel.

Gérard s'occupe, lui, des arches du pont qu'il fera en carton-bois (voir son compte rendu ci-dessous).

C'est quoi le carton-bois ?

Question à laquelle Internet répond :

Le carton-bois est plus dense, c'est un carton à PH neutre, c'est-à-dire sans acide. On l'utilise pour l'habillage de passe-partout et pour la fixation de documents. Le carton-bois s'utilise également comme carton de fond ou biseaux fins, mais aussi pour les fonds de cadre de grandes dimensions ou pour tailler les biseaux.

22 février

Pierre et Antoine ont poursuivi leurs travaux titanesques sur les signaux.

Une visite, celle de l'épouse de Jean-Paul accompagnée d'une amie et d'enfants. Ces derniers ont suivi avec intérêt les circulations des trains en les commentant. Ils étaient conquis.

Alain a fabriqué des murs de soutènement et Jean-Paul commence à aménager l'entrée du tunnel routier.



Gérard nous écrit : "Le mois dernier, vous avez vu que la gare de Carabès a été construite. Les plus observateurs d'entre vous auront aperçu, au fond, le campanile en construction. Toujours avec la complicité d'Alain Pialat, le voici fini. Un jour, il faudra fixer tout ça solidement, ce campanile est plus haut que les protections en plexi, et est déjà tombé je ne sais combien de fois !!!

Cette gare doit maintenant être reliée à la cité Lez Fontarache, par un pont. Une première ébauche en carton a permis d'en déterminer l'allure générale, « yapuka » le dessiner sur ordi, et retourner chez Alain Pialat pour en découper les morceaux (c'est prévu très bientôt).

Entre temps, Jean a participé aux nécessaires étapes de validation des dimensions, et nous a proposé différentes formes de piles pour ce pont. La

forme arrondie nous a semblé la plus esthétique, avec un autre avantage : elle présente le moins d'emprise au sol, dans cette gare où, là aussi, il aurait fallu pousser les murs (de l'école, pas de la gare !). . .

Ce pont routier rejoint la voie étroite sous Lez Fontarache . . . dans un grand trou qu'il nous faut combler. Ce que nous avons commencé !

Rendez vous le mois prochain pour la suite de nos aventures !"

Merci Gérard.

