



Compte rendu n°41 du mois de mars 2025

Si nous tenions notre **Assemblée Générale le samedi 17 mai à 10 h**, dans nos locaux, est-ce que cela vous conviendrait ?

Répondez-nous vite pour que nous puissions tout organiser entre autres commander des pizzas que nous partagerions...

Le carré est un signal comportant deux feux rouges
il protège d'un point dangereux potentiellement
un tunnel un passage à niveau une aiguille un heurtoir
un autre train

il est considéré comme non franchissable
un carré bouffé est traité comme une affaire criminelle
c'est Derrick, Columbo et Dirty Harry
qui me sautent dessus

alors je rêve que l'enquête soit confiée
aux inspecteurs Gadget et Clouseau
C'est la frontière à ne pas dépasser
aucun permis aucun passeport aucun visa
corps diplomatique ou immunité en tout genre
rien ne vous autorise à le franchir

Rien
sauf

UN BULLETIN DE FRANCHISSEMENT CBA

méticuleusement rempli en collationnant
avec l'aiguilleur du poste qui commande ce signal

mais il n'est transmis que
dans des circonstances particulières
jamais au grand jamais lorsque le signal a été franchi
par erreur

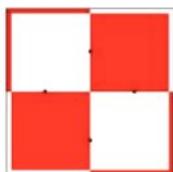
Ce qui précède est tiré de l'ouvrage de Mattia Filice, conducteur en activité à la SNCF. Le livre, publié en 2023, s'intitule, sobrement, *Mécano*. La première partie, elle, a un titre à la fois épique et énigmatique *L'apprentissage du chevalier sans armure ni épée ni cheval*. La deuxième partie se nomme *Le lyrisme du chevalier acheminé jusqu'au butoir*, pour la troisième et dernière on a *Le chevalier posté au croisement bon*.

Tout le livre est à découvrir.

Dans cet extrait j'ai, bien sûr, respecté la mise en page et la ponctuation mais certains chapitres adoptent une écriture et une typographie plus traditionnelles.

Voilà ce que c'est qu'un carré :

D'abord il y a eu le carré mécanique qui respectait la figure géométrique puis le carré lumineux avec deux feux rouges qui n'a plus l'air d'un carré mais, tous les deux, on l'a compris, ordonnent l'arrêt.



samedi 1

Chacun s'affaire à ses occupations habituelles : Jean-Paul et Alain s'occupent de la voie étroite, Gérard du pont routier et Michel a un projet pour masquer le support du TCO, côté gare de Saumane.

Quant à Antoine...

D'abord, un peu de technique :

Une aiguille a besoin d'un moteur qui doit être alimenté par du courant et commandée par une information venue de la centrale. Sur notre réseau, il existe deux types de fonctionnement de moteur d'aiguille.

Le classique : un moteur relié à un décodeur qui lui envoie énergie et informations.

Le plus récent : un moteur qui possède son propre décodeur. Moteur et décodeur sont dans le même boîtier. Ce dernier nécessite moins de câblage mais il tire son énergie du circuit principal qui alimente les rails.

De ce fait, on peut redouter une saturation de la data, d'où l'idée d'Antoine de les soulager.

Comment ? En répartissant les tâches !

Ajouter une centrale qui commandera uniquement les aiguilles à celle existante qui, elle, du coup, n'alimentera plus que les rails.

Efficace ? On est dans la recherche, ce n'est qu'une hypothèse...

A ce propos, doit-on mettre un "s" à data ou pas ?

Je cherche sur internet bien sûr et je trouve quelqu'un qui se posait la question dès le 26 oct. 2020 : Mathieu Lentz.

Mathieu Lentz est directeur Marketing Data, fondateur de *IAPourTous* *IAlpiniste*. Il termine son article par ces mots sans appel mais non sans humour :

"J'appelle donc ma dernière cartouche, ma belle-sœur, professeur de français grec et latin. « Mais Matthieu enfin, tu n'as donc rien retenu à l'école ? Data c'est le nominatif pluriel de datum qui veut dire don, cadeau. La data c'est pluriel. On ne met jamais de 's'."

Il faudra s'en souvenir !!!

samedi 8

Une visite de Théo et de ses grands-parents à l'initiative d'Alain. Le jeune Théo s'est initié à la conduite avec tablette et TCO et apparemment ça lui a plu ! Un petit film a été tourné par sa grand-mère qui nous l'a envoyé. Vous pouvez le voir sur le site de SER 05.

Le réseau a été exploité pendant près de deux heures, des explications ont été données et ce fut une bouffée d'air frais.

En effet, après des mois de travaux souvent répétitifs et laborieux, cela faisait plaisir de "jouer" à faire rouler les trains.

C'est aussi ça le but de SER 05.

Mais les travaux sur la voie étroite n'avaient pas cessé y compris ce jour-là.

Ils se poursuivent encore et toujours.

Il n'y a qu'à voir Jean-Paul, ci-dessus.

Rails et aiguilles ont été en partie reçus. Nous manquent encore des aiguilles qui sont en réapprovisionnement chez le fournisseur...



samedi 15

Le matin. Le matin ? Oui, mais pas dans les locaux de SER 05, dans ceux de la bibliothèque de Serres. Je vous en ai suffisamment parlé pour que vous ne soyez pas surpris mais je voudrais revenir sur la petite cérémonie qui a présidé au dévoilement des deux boîtes aux lettres.

Vous savez, bien sûr, que c'est à l'occasion des 150 ans de l'arrivée du train dans la vallée du Buëch, vous savez qu'il s'agit de cartes postales sur lesquelles chacun est invité à noter une évocation du train. Donc, qui dit cartes postales et donc courrier dit ou du moins disait : "La Poste" !

Celle d'Eyguians toujours en service partage son espace avec l'adorable *Musée de La Poste* et Jacques Rouy, son président, a accepté de revêtir un costume de facteur des années 40 tandis que celui qui l'accompagnait portait une tenue des années 70. Ils ont soulevé avec précaution le torchon estampillé SNCF qui recouvrait les deux boîtes aux lettres en carton décorées par mes soins. Les présents, dont Mireille Derycke, qui avaient rempli ou qui remplissaient une carte ou deux les glissaient dans les boîtes.

Elles vous attendent encore, ainsi que les cartes, à la Bibliothèque Serroise et à l'école primaire de Serres au premier étage où se trouve SER 05.

Allez-y !!! Une boîte aux lettres est aussi à votre disposition à l'OT de Serres.

L'après-midi, c'est le modélisme ferroviaire qui a retrouvé une activité normale.

Michel, on l'a dit, avait dans l'idée, très bonne idée, de construire une exploitation de carrière avec des camions qui viennent charger graviers, pierres et sables. Il est en train de la réaliser. Il a fait des tas de cailloux et a



même mis une photo qui donne l'illusion d'un réel arrière fond. Il doit encore camoufler le support du TCO. Il va s'y atteler... Le début est prometteur !

Gérard avait travaillé à l'ajustement du pont pour qu'il se raccorde à la gare de Carabès. Il l'a peint ce jour-là et voilà, à la page suivante, le résultat ! Encore une fois, une très belle réalisation.

Je pense à la phrase de Newton, « Les hommes construisent trop de murs, pas assez de ponts ».

Sur les conseils de Michel (qui s'y connaît en pont !), Gérard a conçu des piliers à la fois esthétiques et fonctionnels. Ils sont faits en carton-bois.

Il aurait pu les faire en papier.

Savez-vous qu'une feuille de papier roulée en cylindre et mise à la verticale peut supporter 1kg !

Et savez-vous tout ce que l'on peut réaliser en carton ?

En 2007 l'architecte japonais Shigeru BAN a installé un pont à côté du Pont du Gard. La structure a été construite avec des tubes de carton et pouvait porter 20 personnes à la fois. Shigeru BAN a innové en construction écologique avec la réutilisation de tubes de carton. Il est d'ailleurs connu pour ses refuges en carton destinés aux sinistrés des séismes au Japon, en Turquie, en Inde ou aux réfugiés du Rwanda.

La structure du pont est faite de 281 tubes de carton. Les tubes ont un diamètre de 11,5 cm et une épaisseur de 1,19 cm. Ils contiennent chacun une barre filetée.

A l'opposé de ce pont de carton qui résiste, c'est le pont de Tacoma qui s'écroule.

C'est celui qui a eu la durée de vie la plus courte, 4 mois !
Ouvert le 01/07/40, il s'effondre le 07/11/ 1940.
Regardez !

<https://www.youtube.com/watch?v=y0xohjV7Avo>

Mais, sur les photos, c'est le pont de Gérard, il est beau et il tient !



samedi 22 :

Relâche.

Fâcheux concours de circonstances, mauvaise communication, absence du président et journée très occupée du trésorier... Bref, le local n'a pu être ouvert et personne a travaillé. Dommage !

samedi 29

Il y a une quinzaine de jours, Antoine pensait installer une centrale supplémentaire pour que l'alimentation des rails et celle des aiguilles soient distinctes. Avant de mettre en oeuvre ce qui pouvait apparaître comme une solution mais qui nécessitait un énorme travail de câblage, il décide de vérifier la bonne marche du réseau. Pierre, Gérard et lui le font marcher et... tout se passe bien. Pourquoi ce dysfonctionnement de la dernière fois ? Mystère ! Mais tout semble rouler !!!

Antoine s'était même demandé si cela ne venait pas de l'installation des signaux... On vous en montre trois. Pour bien faire il en faudrait...35 !



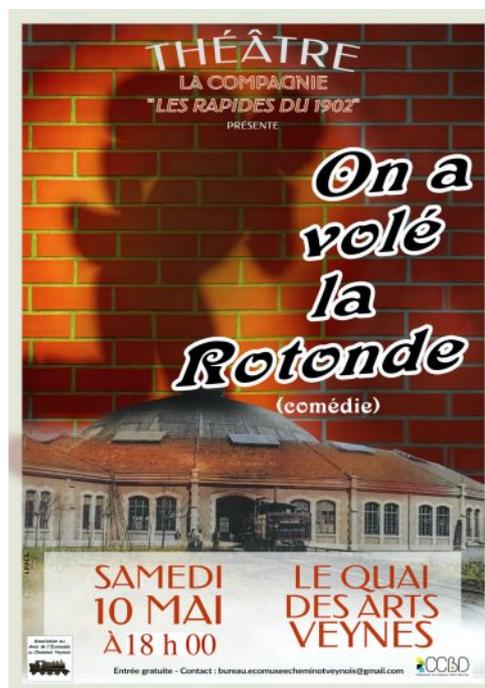
Autre chantier en cours : la voie étroite

Pour la poser, on a dû découper, saigner la montagne en enlevant de l'extrudé et Alain panse les plaies en faisant un mur de soutènement en dépron. Il s'est appliqué à reproduire les pierres qui le constituent. Décoration chronophage qui demande beaucoup d'application. Beau travail !



Les aiguilles que nous apercevons servent à maintenir le mur le temps du séchage, elles seront enlevées dès que tout ça sera sec.

DATE IMPORTANTE À RETENIR



Le 10 mai à 18 h, venez nous voir au Quai des Arts !

Un intermède d'une heure, des comédiens amateurs mais passionnés anciens cheminots ou non, une comédie où Histoire, humour et absurde se mêlent et, nous l'espérons, un plaisir partagé...