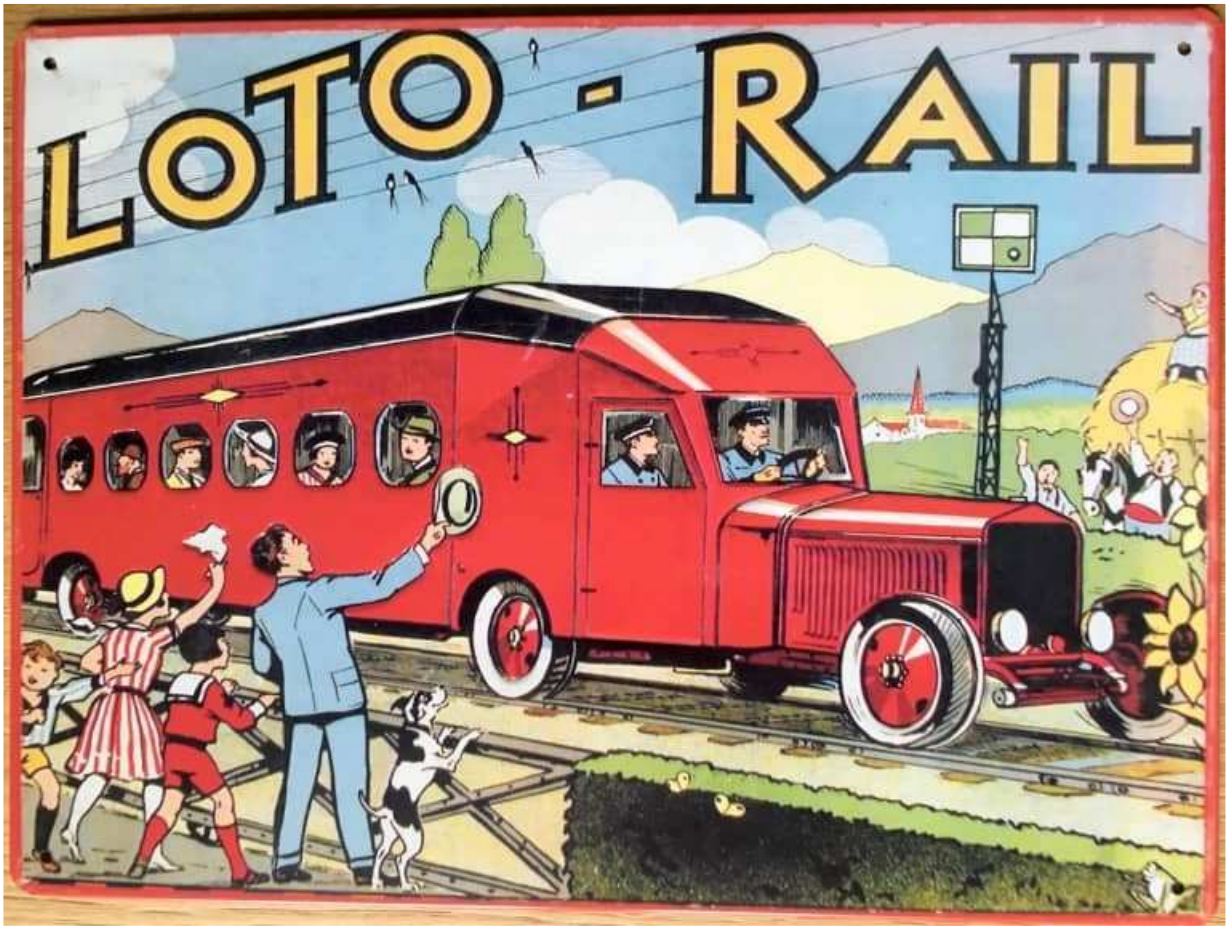
SERRES
Hautes-Alpes

Hautes-Alpes
le département

Compte rendu n° 46 d'août 2025

La Micheline et le Bibendum



Expérience épouvantable due au roulement infernal de la roue en acier sur le rail en acier d'où le rêve un peu fou d'Edouard Michelin : "le train en pantoufles".
C'est ainsi qu'est née la Micheline en projet dès 1929 ! Au début, comme vous le voyez, elle ressemble plus à un gros camion qu'à un train…
"Le grand problème, explique Clive Lamming, est qu'un pneu ne peut pas supporter autant qu'une roue ferroviaire classique, et il faut alors multiplier les roues pour diminuer la charge par pneu.
Tout au plus, à l'époque, un pneu accepte 700 kg, donc 1400 kg par essieu: c'est dérisoire par rapport à la charge par essieu des roues acier : les essieux ferroviaires classiques acceptent 20 à 23 tonnes en Europe, et même 32 tonnes aux USA !"



Un bogie équipé de « pneus-rail » Michelin, vu dans les passionnantes réserves du musée de Mulhouse. Le mentonnet (ou boudin) de guidage accompagne le pneu qu'il guide sur le rail. Entre les roues au premier plan: l'indispensable frotteur métallique shuntant les rails pour actionner la signalisation, ce que les pneus seuls, non conducteurs de courant, ne peuvent assumer. Le principal handicap du système est avoué.

En conjuguant le savoir-faire de l'industrie automobile et celui de l'aéronautique, en utilisant un moteur de voiture Hispano-Suiza 46 ch. et une carlingue d'avion Wibault type 280T, André Michelin obtient son type N°5 avec lequel il bat le record de vitesse en 1931.



En 1936 voici la Micheline type 33 offrant 106 places. La caisse, articulée en trois parties, atteint une longueur de 45,20 m, et repose sur 4 bogies à 4 essieux. Le poids total est de 36 tonnes en charge. La vitesse maximale est de 120 km/h: les Bugatti triples roulent à 140 km/ et feront de l'ombre, beaucoup d'ombre, à ces Michelines.

Les cheminots sont peu enthousiastes, imaginez lorsque qu'il leur faut changer la roue en cas de crevaison et soulever 15 tonnes avec un cric.
Petite précision : les pneus crèvent souvent !
Les voyageurs, eux, sont ravis et si les Michelines cessent de rouler après la seconde guerre mondiale, elles sont encore présentes dans l'imaginaire collectif. On va et on continue d'appeler un autorail, quel qu'il soit, une Micheline. D'où le jeu de mots sur la plaque émaillée…
NB : Les photos et leurs légendes sont empruntées à Clive Lamming.

Et, maintenant je vous explique le pourquoi de ce petit cours sur les Michelines :
Je suis en train de dépouiller les cartes postales qui ont été déposées dans les boites aux lettres de Veynes et de Serres. Sur de nombreuses cartes, c'est elle, la Micheline, qui est évoquée et certains pensent encore la prendre aujourd'hui ! Vous le constaterez lorsque le livret sur ces "Correspondances sur les rails" sera publié… Je vous en reparlerai.

samedi 2
Antoine et Pierre posent le signal nain qui commande l'entrée du dépôt-locomotives de Fontarache.



Michel imagine un boulodrome dont il peaufinera les détails tandis que Jean-Paul travaille toujours au soubassement à flanc de coteau de la voie étroite.
L'équipe, ce jour-là, accueille des vacanciers ravis de découvrir un réseau aussi élaboré, ils ne seront pas les derniers !



samedi 9
SER 05 et l'Asso. des Amis de l'Écomusée du Cheminot Veynois participent à nouveau aux festivités liées à l'arrivée du train dans la vallée du Buëch.
Jean-Paul assure cependant la permanence à l'école.
La compagnie *Les rapides du 1902* donne à nouveau une représentation de la pièce *On a volé la rotonde.*
Cette fois-ci, c'est dans le jardin de l'écomusée et surtout, cette fois-ci c'est avec Jojo !!! Eh, oui, un Jojo en pleine forme qui tiendra son rôle avec

panache. Un grand succès, beaucoup d'émotions et une salve d'applaudissements lorsque les "comédiens" sur *L'enlèvement au sérail* de Mozart font une ronde autour de lui pour évoquer… la rotonde !



Jojo, sur scène, interprète son propre rôle, celui de "mécano, poète et voyant".

Sur la photo qui suit, il n'est pas là, mais on voit tous les autres interprètes et je l'aime beaucoup. Elle a été prise par Gérald Garnier de la CCBD. Antoine non plus n'est pas sur la photo. Pourtant, sans lui, pas de spectacle ! Comment jouer sans régie, donc sans micros et sans musique ?



samedi 16
Deuxième visite de la famille Puëch. La première avait eu lieu le 30 juillet. Ce jour-là, ce sont d'autres membres de la famille mais l'intérêt et l'enthousiasme sont les mêmes. Merci à eux et par la même à tous nos visiteurs.





Antoine fixe de façon plus efficace les signaux qui avaient tendance à branler du chef. Il a dû creuser minutieusement des trous de 20 mm sur 15 mm dans le bois pour insérer les socles des supports des signaux. Sacré boulot.

Michel qui a poursuivi son travail d'ingénieur en chef du boulodrome, pose, touche finale pour lui donner vie, des personnages peints par ses soins.
- Comment as-tu fait pour peindre ces sujets minuscules avec tes gros doigts ?
- J'ai pris un petit pinceau !
Pour les boules, il a planté des épingles dont il a coupé la "queue". Essayez donc de les "déquiller" comme on dit à Marseille. Le meilleur tireur ne s'y risquera pas.

Le résultat est très convaincant. Les boulistes qui jouent et les voitures garées attestent qu'il est déjà fréquenté. Mais, on constate que la pétanque est devenue un sport de riches. Pourquoi ? N'avez-vous pas reconnu la Jaguar "type E coupé "au premier plan ?



Ce même jour, Antoine ballaste les deux aiguilles de la voie étroite de la gare de Pré-Haut et Gérard poursuit la construction du pont de bois qui reliera la scierie à la gare de Pré-Haut.
Ce même jour, toujours, Jean s'est occupé du décor de la zone autour du pont tournant de la gare de La Méridienne Chavin.

samedi 23
Essais de machine sur la voie étroite.
La machine en question, c'est un loco tracteur à trois essieux et c'est elle qui va devoir parcourir la ligne.
Mais des problèmes surgissent qui semblent liés à la captation de courant. Les roues de la locomotive transmettent mal le courant au moteur.
Du coup, la locomotive a le hoquet !
On va s'ingénier dans les semaines qui suivent à le lui faire passer…

Gérard a fini la "charpente" du pont de bois entre la scierie et la gare de Pré-Haut. Elle se compose d'environ 560 petits bouts de bois. Il nous met au défi de venir vérifier !



Il s'attaque maintenant au décor du sol autour du pont.
Jean-Paul travaille toujours au soubassement de la voie étroite (les presses sont évidemment provisoires). C'est du travail d'orfèvre. Regardez la photo qui suit :



En outre, a été remise en place la sablière que Gérard Arnaud de Laragne (cela fait un très crédible nom d'aristocrate) avait fabriqué pour le réseau d'origine.
Elle est située à l'entrée de la rotonde.
Savez-vous à quoi sert cette sablière ?
Elle permet au mécanicien ou au conducteur de remplir l'autre sablière, celle qui est à bord de la machine.



Savez-vous à quoi sert le sable qu'elle contient ?
Une sablière est un dispositif ferroviaire destiné à augmenter l'adhérence roue-rail d'un train.
En effet, le contact d'une roue en acier sur un rail en acier présente un faible coefficient de frottement... L'ajout de sable entre la roue et le rail, au démarrage d'un train lourd, sur un profil difficile ou sur un rail glissant, tout comme pour un arrêt d'urgence, permet d'augmenter l'adhérence.

Placée sur une locomotive ou sur un élément moteur, la sablière est composée de trois éléments :
- Le *réservoir de sable*, qui contient du sable calibré et séché.
- La commande de sablière, en cabine ou sous l'abri, permet au mécanicien d'activer l'ouverture du réservoir via la *vanne de sablage*.
Le sable descend alors par gravité entre le rail et la roue par la *descente de sablière*, qui permet de déposer le sable au plus près de la surface à sabler. Wikipédia

On laisse le mot de la fin à notre référence universelle, incontournable et irréprochable, nous avons nommé Clive Lamming :

"En attendant mieux, les TGV utilisent toujours le sablage : rien de nouveau, donc, sous le soleil pour ce qui est des questions d'adhérence roue-rail, mais cette faible adhérence fait toute la force du chemin de fer pour ce qui est des économies d'énergie. Alors : sablons. À votre santé…"

samedi 30
Ça y est ! Les deux locomotives de la voie étroite ont leur propre télécommande : deux boitiers indépendants conçus et fabriqués par Toinon. D'où démonstration : sous les yeux attentifs des présents (aujourd'hui assez nombreux, les vacances sont finies, semble-t-il) l'un des deux petits locos-tracteurs a répondu aux ordres sur les segments achevés mais n'a pas pu parcourir la voie en entier car elle n'est pas terminée.

Gérard est passé à la déco : plâtre la semaine dernière, séchage entre deux et peinture ce jour-là. Il a dû aussi positionner les rails qu'il lui faudra coller.
On le voit travailler à genoux sous l'oeil attentif (narquois ?) de Pierre qui l'encourage et joue le rôle de "l'inspecteur des travaux finis".



Pierre n'a pas fait que surveiller.
Il travaille sur la synchronisation itinéraires/signaux avec Antoine. Ce travail de longue haleine se révèle encourageant car le nombre d'erreurs diminue de séance en séance.

Les cheminots qui se déplacent dans le dépôt ne doivent en aucun cas traverser les rails en dehors des passages adaptés, c'est à dire en dehors des

“pistes”, ces passages planchéifiés conçus à cet effet. Jean, tout comme Gérard pour le pont, les fabrique avec des “touillettes”, des bâtonnets agitateurs entre autres pour le café.
Évidemment, il faut faire attention à ne pas gêner le passage des roues. Sur la photo, il les positionne et vérifie l’ajustage.



C’est, là encore, un travail minutieux qui n’est d’ailleurs pas achevé car il faut mettre les passages sur les rails mais aussi entre deux rails et les épaisseurs ne sont pas les mêmes.

Samedi 6 septembre, 14h-18h, c’est le Forum des Associations à la salle des fêtes de SERRES

Exceptionnellement ni Antoine ni moi ne seront présents (tiens, ils partent encore ensemble ces deux-là, il y a anguille sous roche!) mais il y aura bien sûr un stand SERRES EXPRESS RAILS 05.
C’est Michel qui le tiendra en même temps que ceux de *L’Estanco* et de *L’Association de Sauvegarde du Patrimoine Buëch-Baronnies*. Cela fait beaucoup de casquettes pour une seule tête !!!
Il faudrait que certains d’entre vous l’aident au moins à installer les stands avant 14 h et lui prêtent main forte, à tour de rôle, pour répondre aux visiteurs.