Compte rendu n° 47 de septembre 2025



Au revoir Jojo !

Serres Express Rails 05 a perdu son parrain.
Jojo, l'un des derniers mécanos à avoir eu sa machine attribuée, l'un des derniers "Barons", l'un des derniers "Seigneurs du Rail" est parti voir sur d'autres lignes ce qui s'y passait. Nous sommes très tristes.
Il est mort le samedi 20 septembre 2025.
On ne peut s'empêcher de penser qu'il y a un an, jour pour jour, nous quittait Michel Rosanvallon.
On ne peut s'empêcher de penser que ces deux figures de Veynes, de Serres, de la vallée du Buëch avaient soigné leur sortie.

Michel Rosanvallon, défenseur passionné des richesses de cette vallée, Jojo, incarnation de l'histoire ferroviaire, ils sont partis tous les deux lors des Journées du Patrimoine.
Ils étaient aussi des amis d'enfance, des voisins : *Il habitait au 19 et moi, au 17 du boulevard Gambetta à Veynes,* m'avait dit Jojo.

Nous nous l'étions promis, nous te l'avions juré, nous rejouerons "On a volé la rotonde" avec toi, Jojo ! Et, nous l'avons fait le 9 août !
Tu as rassemblé toutes tes forces et tu as interprété ton rôle dans le jardin de l'écomusée avec nous tous autour de toi, contents d'avoir pu tenir notre promesse. Le public, ému, t'avait ovationné.



Salut à toi Jojo !

Le vendredi 26 septembre, nous étions à nouveau avec toi mais c'était pour t'accompagner au cimetière.

Lorsque les dernières personnes du cortège ont passé le passage à niveau, les barrières se sont immédiatement baissées et un train est passé…
Un dernier hommage ?
Ou alors, c'était toi qui le conduisais ?
Nous y avons vu un signe, un dernier signe de la main comme tu le faisais, lorsque du haut de ta machine à vapeur, tu saluais les gardes-barrières.

samedi 6
Michel Mouttet, ce jour-là, on le sait, représentait trois associations à lui tout seul. *L'Estanco,* son musée, L'ASPBB et nous SER 05. Il a été à la hauteur ! Nous n'en doutions pas. Bravo Michel !
Le Forum des Associations s'est à nouveau très bien déroulé.
SER 05 avait prévu un téléviseur sur lequel défilait une vidéo consacrée au réseau. les enfants sont toujours séduits par ces petits trains qui bougent dans tous les sens mais là… Un petit garçon ne pouvait se résoudre à quitter des yeux cet écran qui le fascinait. Il est resté une bonne partie de l'après-midi. Un futur adhérent ? Un ferrovipathe en herbe, ça c'est sûr…

Gérard et Jean-Paul sont passés voir et soutenir Michel et puis ils sont retournés travailler.
Gérard a fini le pont de bois de la voie étroite et il a posé les rails de manière à raccorder la ligne qui vient de la scierie à la gare de Pré-Haut.
Jean-Paul, lui, poursuivait la pose du ballast côté gare de Lez Fontarache. Il commence avec Gérard à s'occuper de l'organisation de cette gare. Ils doivent décider de l'emplacement des aiguilles et du petit pont tournant. Vraiment petit, 66 mm ! puisque c'est une voie étroite ! A la même échelle, les deux ponts "voie normale" sont 3 fois plus longs, soit environ 300 mm.

samedi 13
Pierre et Antoine font des essais de roulements sur la voie étroite. Mais…des problèmes en perspective !
Des dysfonctionnements :
- Les contacts "rails/roues" se font mal, malgré un nettoyage rigoureux des voies. Question de poids des machines ?

- Les boitiers de commande sans fil posent également problème. Mauvaise alimentation ?
Un gros travail à prévoir.
Jean-Paul colle toujours et encore le ballast sur la voie étroite, côté gare Lez Fontarache.
Gérard a dû corriger le tracé d'une des courbes du pont de la voie étroite. En effet, le déraillement est inévitable si la courbe est trop serrée, ce qui était le cas.
Alain continue à s'occuper du décor de la voie étroite.
Antoine fait une échancrure dans un des piliers de la sablière pour encastrer le câble d'alimentation des lumières qui bloquait certaines machines.

Visite d'un amateur, habitant la Haute-Vienne. En vacances près de Sisteron, il a tenu à venir nous voir avant de rentrer chez lui. Il est membre d'un club de Limoges et possède lui-même un réseau digital à domicile. Il a apprécié, ô combien, les commandes par ordinateur et les décors du réseau.



samedi 20
Journées du Patrimoine :
Les membres de Serres Express Rails 05, en l'occurence Nans et Antoine se sont surtout investis dans les démonstrations du réseau informatisé de l'association des amis de l'écomusée du cheminot veynois. Beaucoup de monde, de nombreux passionnés, des enfants encore une fois subjugués.

Dialogue éloquent :
Le père : *On y va, allez, on y va ! Plus que deux minutes et on y va !!!*
L'enfant : *Non, mille minutes !*
Mais, c'est aussi le jour de la mort de Jojo, triste nouvelle que l'on a apprise l'après-midi alors que je venais de visiter l'atelier de levage (fermé au public d'ordinaire) où Jojo a travaillé surtout en tant qu'arpète, durant la troisième année. Il m'avait raconté en quoi consistait cet apprentissage.
Apprentissages en atelier puis au dépôt :
Première année : travail du fer, ajustage à l'étau ou à la forge.
Deuxième année : travail sur des pièces de locomotive avec ajustage sur machines-outils.
Troisième année, enfin, réparation de machines sur une fosse spéciale accompagnés d'un moniteur. *On apprenait à changer la robinetterie, les joints... Roues, timonerie et suspension démontées, boites, coussinets, plaque de garde refaits.*
Une locomotive par mois est ainsi passée au levage.
Il faut imaginer, Annie Denut et Georges Blanc

samedi 27
Petits rappels de ce qu'est un triage :
A l'origine on procédait au débranchement par des manœuvres au lancer. Le premier wagon était dételé de la rame, la machine placée en queue de train poussait la rame rapidement puis s'arrêtait brusquement, le premier wagon poursuivait sa route seul selon l'itinéraire tracé. Cette méthode était longue et présentait de nombreux inconvénients.
Au début des années 1900 le débranchement par gravité fit son apparition. Il consiste à lâcher les wagons depuis un point surélevé par rapport au faisceau de tri. Ce point haut est dénommé la butte. Elle est établie entre les faisceaux de réception et de tri.

Ceci étant dit, la butte n'a pas tout résolu car les wagons eux-même peuvent être source de problèmes. Pourquoi ?
Les wagons prennent de la vitesse suivant leur aptitude au roulement mais ils n'ont pas tous les mêmes qualités de roulement. Celles-ci varient en fonction de nombreux critères :
-Météo vent contraire, latéral … Le vent ne souffle pas fort dans les locaux de SER 05 mais… le réseau est en butte (oui, je sais, c'est un peu facile) aux critères qui suivent :

-Wagon vide, chargé.

-Bon rouleur, mauvais rouleur.

-A essieux, à bogies.

Ces renseignements proviennent d'un site intitulé Docrails.

Sur notre réseau, les machines sur le triage sont la diesel BB 63000 et la vapeur 141 TA et elles font leur travail consciencieusement…Tout ceci pour vous dire qu'Antoine a éclairé les postes de commandement du triage. Vous savez la cabine qui surplombe les voies et qui gère complètement le triage et l'autre, la plus petite qui gère la butte. C'est beau un triage la nuit …



Pendant ce temps, Alain fait le mur ! Quoi ! Abandon de poste ?
Mais, non… Il trace, et c'est un travail de sculpteur, les pierres qui vont



représenter un mur de soutènement. Sauf que les pierres font 2 X 6 mm !

Jean-Paul peint, et c'est un travail d'artiste, des rails de la voie étroite. Il y avait longtemps que l'on n'avait pas parlé de la peinture des rails…

Jean se lance, lui, dans un travail de bâtisseur… mais vous en saurez plus le mois prochain…

Après l'évocation des talents de chacun sur les chantiers du réseau de SER 05, un rappel de ce qu'ont été les "compagnons" des débuts du chemin de fer, et pour cela, il faut lire Henri Vincenot :

C'est là, sur le seuil des baraques (que les ouvriers continuent à parler du "Chemin de Fer" qui allait abolir toutes les servitudes et amener la paix et le bonheur universel)… Et, tous ces gens-là étaient soudés, maçonnés entre eux par l'oeuvre colossale à laquelle ils participaient… Ce sont tous ces gens-là, issus des chantiers, qui devaient constituer l'ossature de la nouvelle coterie du Rail. Ils y arrivaient avec leurs remarquables connaissances professionnelles, leur amour du travail bien fait, leur sens de la solidarité et leur esprit de corps mais aussi…leur esprit frondeur… Cela est très important pour comprendre la mentalité et le genre de vie de cette société… qu'on appela "ceux du chemin de fer", puis "les cheminots".