Compte rendu n° 48 d'octobre 2025

Il y a longtemps que nous n'avons pas parlé de signalisation. Vous savez, c'est ce à quoi se sont employés Pierre et Antoine depuis des mois et ce n'est pas fini.

Mais d'abord, un peu d'histoire avec l'aide du site *Aiguillages* de Thierry Pupier *:*

Les premiers signaux mécaniques sont apparus en Grande Bretagne en 1840. Ils le feront en France sur le PO (Paris-Orléans) dès 1843, puis en 1845 sur l'Ouest. L'ancêtre de tous les signaux mécaniques est le disque rouge. Une cocarde ronde, percée d'un trou devant lequel était placé un verre rouge et une lanterne à huile.

Les signaux fugitifs

Pour s'arrêter à temps, un train ayant besoin de plusieurs centaines de mètres, il fallait pouvoir donner un ordre d'arrêt au mécanicien bien en amont. La solution passera par placer des personnels tout au long de la voie, plus particulièrement à proximité des points sensibles : gares, ponts, tunnels, mais aussi lieux de croisement avec des chemins, car à cette époque, la notion de passage à niveau n'existe pas encore.

L'objectif avec cet embryon de signalisation était triple.

- Assurer l'espacement des convois circulant sur une même voie,
- empêcher les collisions en gare ou au niveau des bifurcations et
- évitez les nez à nez. `

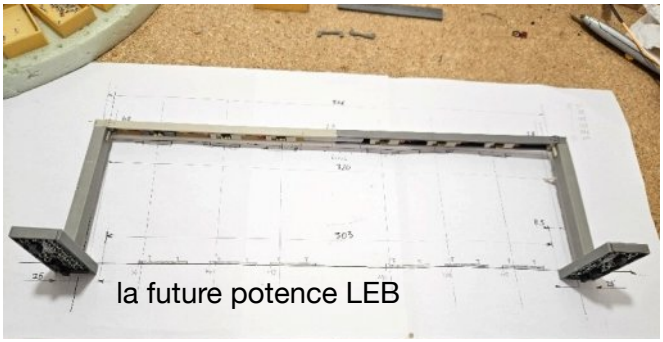
Pour y parvenir, des gardes-voies étaient chargés de réaliser des signaux à l'aide de leur bras, ou de drapeaux le jour et de lanternes la nuit. Par mauvais

temps, ils pouvaient souffler dans une trompette ou un sifflet, ou disposer des pétards sur les rails pour obtenir l'arrêt des trains…Tous ces dispositifs entrent dans la catégorie des signaux fugitifs que l'on appelle ainsi, car ils disparaissent dès qu'ils ont été exécutés.
Vous avez certainement déjà vu un chef de gare agiter une palette que l'on appelle aussi un guidon de départ sous le nez d'une locomotive, et bien c'est typiquement un exemple de signalisation fugitive qui a subsisté jusqu'à tout récemment.
Dans les mois à venir, nous vous parlerons de
- la signalisation fixe.
Puis, grâce à la Fée Électricité, de l'apparition dans les années 20 de
- la signalisation lumineuse.
Et, enfin à partir de 1978, de
- la signalisation embarquée
Sans oublier le code Verlant qui uniformisera dans les années 30 l'ensemble des signalisations.

Toujours dans le chapitre "signalisation", une potence avec 6 nacelles est en cours de réalisation sur mesure chez Leb Modélisme. Elle remplacera la potence existante qui ne comportait que deux signaux par nacelle, un rouge et un vert. Ce qui ne correspond pas à la réalité. La prochaine sera équipée de 5 feux par nacelle, elle sera en harmonie avec les autres signaux du réseau.



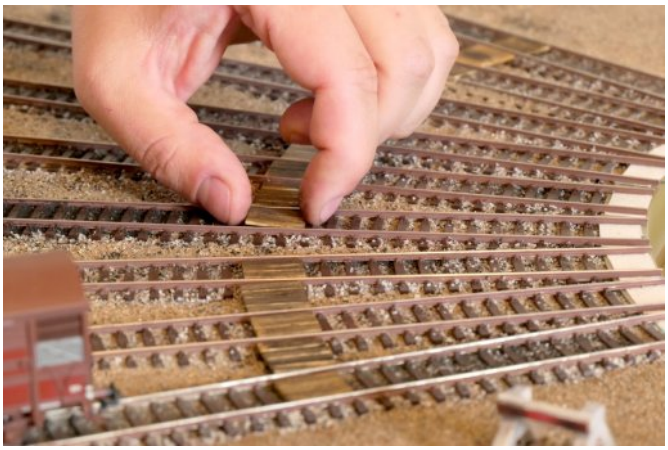
l'ancienne potence Jouef


la future potence LEB

samedi 4

Jean avait pré-positionné les “pistes”autre mot pour désigner les passages planchéifiés. Il les a peints chez lui et on le voit, ce jour-là, les fixer.







Les autres membres de l'association poursuivent consciencieusement leur tâche habituelle.

samedi 11
Antoine remise des wagons. Il a fait un choix stratégique : n'utiliser que les wagons adaptés à la descente par gravité. En effet, lors du triage, les wagons qui ont été éliminés ne roulaient pas assez bien pour atteindre la voie sélectionnée, du coup la démonstration tournait court, ce qui n'était pas satisfaisant.



Que deviennent les wagons qui ne roulent plus ?
A Serres Express Rails 05, ils pourront reprendre du service sur les rails autres que ceux du triage. En attendant, on les remet dans leur emballage et on les expose de temps en temps dans les vitrines pour le plus grand plaisir des amateurs. Mais, en vrai ?
En vrai, ce n'est pas beau à voir.
On appelle ça, le cimetière des trains.
Et le plus grand, c'est celui de Sotteville-les-Rouen. Cet ancien centre de triage, le plus grand d'Europe dans les années 80, a joué un rôle dans l'enfance de notre président, cette immense gare de triage est à l'origine de sa passion pour les trains.
Aujourd'hui, sur 25 voies, chacune de près de 700 m de long, on voit attaquées par la rouille, désossées par les pilleurs d'épaves, taguées par des "artistes du street art", des locomotives de différentes époques, plus de

vapeur, non, mais des vieilles voitures Corail et aussi des TGV. Elles attendent d'être démantelées, il y en a entre 400 et 500.
Les anciens cheminots n'ont pas de mots assez durs devant cet alignement de carcasses qu'ils ont conduites, entretenues et aimées du temps de leur splendeur.
Je ne veux pas finir sur une note aussi triste, alors je vous donne une autre vision de l'abandon du matériel ferroviaire :
La locomotive abandonnée
Sur une friche SNCF près d'une grande gare de triage de l'est de l'Ile de France se trouve une locomotive abandonnée. Perdue derrière quelques arbres gît une locomotive diesel qui semble abandonnée depuis longtemps. Il s'agit d'une ancienne locomotive de traction pour le fret à propulsion diesel-électrique, le modèle est inconnu mais elle ressemble aux modèles BB 63500 de la SNCF. A côté d'elle, deux wagons en mauvais état sur des voies de garage envahies par les herbes.
La visite de ce petit spot d'urbex* ferroviaire est courte mais plaisante d'autant que l'on peut admirer de près ce monstre d'acier qui nous dévoile tous les rouages se cachant sous sa cuirasse de métal.
Par ailleurs, la nature omniprésente donne un aspect « champêtre » aux lieux, où l'on peut se promener parmi les herbes en entendant les oiseaux chanter et les lézards filer sous ses pas. (Blog, *Le long des chemins)* Urbex :* exploration urbaine ; visite plus ou moins légale de lieux construits et abandonnés par l'homme.

samedi 18
Le sol de la voie étroite présentait des dénivelés par endroits. Comment compenser ces différences de niveaux ?



En mettant du plâtre “à la petite cuillère”. C’est ce que fait Gérard. On s’aperçoit que la position n’est pas des plus confortables. Mais le résultat est là, regardez la photo qui suit.



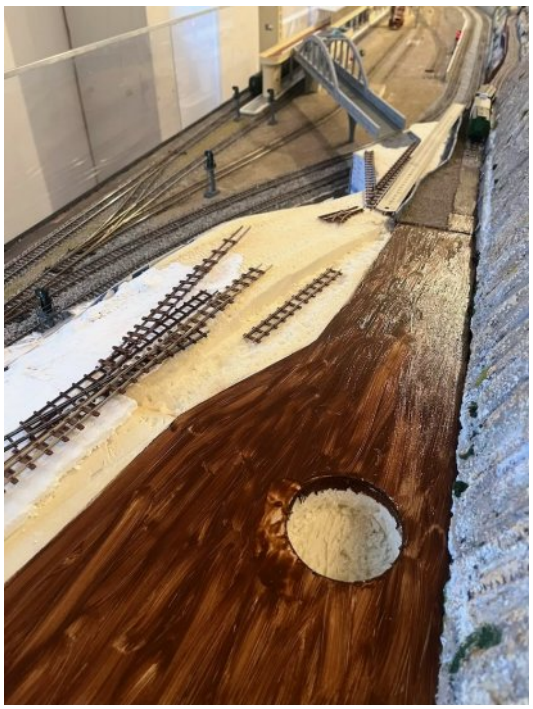
Pierre, Alain et Jean-Paul s’affairent, eux, autour de ce qui sera l’emplacement de la gare de la voie étroite menant au village de Lez-Fontarache. Tous les 3 ensemble ainsi que Gérard, ont déterminé l’emplacement de la gare. Ils préparent le terrain.



Antoine, lui, programme des itinéraires pour envoyer des rames homogènes. Elles sont dites “homogènes” parce qu’elles n’auront pas besoin d’être triées et parce que les wagons transportent les mêmes produits, pour nous, à Serres Express Rails 05, il s’agit de charbon et de produits pétroliers.

samedi 25
Clive Lamming pourrait avoir écrit ces lignes pour Alain, Jean-Paul, Gérard et parfois Pierre qui travaillent depuis des mois à la construction de la voie étroite.
Voilà, messieurs, à quoi vous avez échappé :
Les tunnels sont percés à la main et au pic. La dynamite, dangereuse, est utilisée vers la fin du XIXe siècle, mais le grand progrès est la perforatrice à air comprimé apparaissant, elle aussi, vers la fin du siècle précédent. Pour percer droit on se sert d’un miroir renvoyant le soleil, comme ce fut le cas pour les grands tunnels suisses. La maçonnerie des tunnels est faite par des maçons commençant par la voûte et finissant, au fur et à mesure du creusement, par les piédroits. Les murs de soutènement, les ponts et viaducs sont aussi exécutés par des maçons, une fois les calculs faits par les ingénieurs.

Si la construction a été moins périlleuse qu’à l’époque de l’arrivée du train, il y a cependant, d’autres problèmes.
Depuis le début, la circulation sur la voie étroite se fait mal. Pourquoi ?
Ce jour-là, Gérard a d’abord nettoyé la voie car des traces de colle semblaient subsister. Peu de résultats probants.
Il a ensuite émis une autre hypothèse.
Les rails sont peut-être trop près des contreforts du remblai.
Cela pourrait induire des frottements qui pourraient nuire à la circulation des trains…
Les recherches se poursuivent.
Pendant ce temps, Alain et Jean-Paul améliorent et peaufinent le décor de la voie étroite.
Ils préparent, entre autres, l’installation de la plaque tournante.
Le trou que l’on voit sur la photo qui suit correspond à l’espace qu’elle occupera.





Ce jour-là, des visiteurs sont venus mais le président étant absent, le réseau ne pouvait être mis en marche. Une question de clé USB de démarrage.

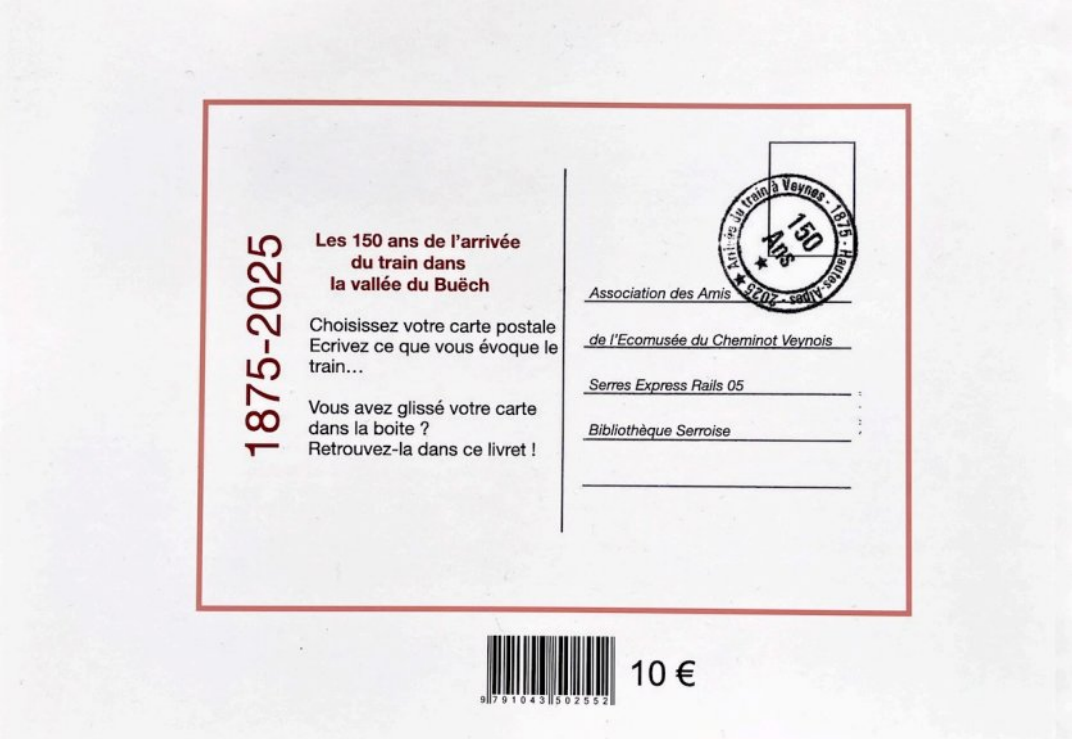


Sont arrivés un jeune père avec ses deux enfants, fort déçus de ne pas voir rouler les trains. Mais, c'était sans compter avec le circuit d'Andréa, petit circuit de bois que Gérard a monté. Les enfants étaient ravis, le père aussi. Ils reviendront. Bravo Gérard !
Deux membres du club de modélisme d'Aspremont étaient également présents mais ils n'ont pas joué… Ils reviendront, eux aussi.

Et, puis, une bonne nouvelle !
Le livret sur les cartes postales est terminé et imprimé.

Vous le voyez en avant première.





Les messages de toutes les cartes postales déposées dans les boites à cartes ont été recopiés et classés selon différentes rubriques.
Le livret est en format paysage et sa quatrième de couverture reprend, comme vous pouvez le voir, le recto habituel des cartes postales.
Le livret sera présenté :
- Le 12 décembre à Veynes, jour de clôture de cette année anniversaire de l'arrivée du train dans la vallée du Buëch.
- En février, toujours à Veynes pour la réouverture de l'écomusée.
À partir des vacances scolaires de février, on pourra voir, toujours à l'écomusée, une exposition de toutes ces cartes postales.
Enfin, réjouissez vous, le livret sera mis en vente dans différents lieux de Veynes et de Serres.
Je vous en reparlerai…

Serres Express Rails est lui aussi partenaire du projet.
Vous pouvez d'ores et déjà retenir votre exemplaire. Cela pourrait faire un joli petit cadeau de Noël…