Compte rendu n° 51 du mois de janvier 2026

Pour bien commencer l'année, rien de tel qu'un petit « ronron ». Vous avez peut-être remarqué que, depuis quelque temps, les chats ont la côte.
On a créé des « bars à chats » où les consommateurs dégustent un thé ou un cocktail en caressant un des nombreux chats qui dorment sur des coussins. Ça les détend ! Les consommateurs, pas les chats…
On en a mis dans des librairies pour les mêmes raisons et l'on voit de beaux et gros matous défendre Proust, Jérôme Ferrari ou Annie Ernaux en faisant le gros dos lorsqu'on fait mine de tirer l'ouvrage à soi.
Ce que je viens de découvrir m'a pourtant surprise. Examinez cette photo…



Que porte cette adorable petite chatte, prénommée Nitama, sur la tête ?
Une casquette, oui, et mieux encore une casquette de chef de gare.
Nitama est chef de gare au Japon ! OUI !
lessentiel.lu nous en informe :
La *Wakayama Electric Railway* perpétue une tradition qui est bien plus qu'un simple buzz mignon sur Internet…
Il y a près de 20 ans, la liaison était sur le point d'être supprimée. C'est la nomination de la première chatte, Tama, au poste de cheffe de gare en 2007 qui a sauvé l'entreprise de la faillite. Aujourd'hui, la « Tama-économie » est un concept bien établi au Japon. On estime que le boom touristique autour des chats calico * porte-bonheur a rapporté des milliards de yens (un euro = 183 yens) à la région.

* chat calico : Un **chat calico**, chat isabelle ou chat tricolore est un chat dont le pelage est en majorité blanc avec de grandes taches orange et noires

Mais, attention, les règles sont strictes :

Horaires de travail : Les chats ont des heures de service réglementées (généralement de 10 h à 16 h) et deux jours de congé fixes par semaine.
Équipement : Chaque titulaire du poste possède une casquette de service sur mesure et un badge nominatif officiel.
Échelle de carrière : La promotion d'apprenti à « ultra-chef de gare » ou même « vice-président » est liée aux années de service et aux « retours des clients ».

Je n'ai pas gardé cette information pour le mois d'avril, vous vous seriez mépris ! On se demande ce qu'attend la SNCF…

samedi 3
Jean et Antoine ont bien commencé l'année en s'entrainant à faire rouler les trains en variant les mouvements, les actions et les parcours.
Jean est le « régulateur », il annonce depuis l'ordinateur central :
- *Attention ! Départ du train 17147 de la gare de Carabès vers la gare de Saumane !*
Antoine est à Saumane, il le réceptionne. Il laisse quelques wagons à Saumane et il fait des manœuvres de manière à raccorder les restants à une locomotive disponible.
Ce train porte alors un nouveau numéro, il sera le 14628.

Jean donne ses ordres à Antoine :
- *Départ du 14628 pour une halte à la halte de Pré-Haut…*
Jean récupère le 14628 à Pré-Haut et il l'expédie à la gare-marchandises de Carabès. Ce train est constitué, entre autres, de wagons chargés de bois destinés à la scierie. Oui, mais il n'y a pas de liaison directe gare/scierie.
Un projet de route est à l'étude, mais on connait les lenteurs de l'administration…
Vous avez vu, c'est comme si l'on y était ! Ce n'est pourtant qu'un exemple parmi tant d'autres.
Voilà ce que font nos ferrovipathes lorsqu'ils ne poursuivent pas leurs activités de bâtisseurs.
Antoine rêve d'améliorer encore le réalisme des scènes en installant des panneaux lumineux qui, comme dans une vraie gare, indiqueraient les « départs » et les « arrivées » des trains roulant sur le réseau. Ils ne seraient pas exclusivement destinés aux « voyageurs », mais à chacun des « joueurs » qui serait, ainsi, informé de tous les mouvements qui se font sur le réseau. Mais les lenteurs de l'administration…

samedi 10
Il a neigé, il neige, ça glisse et le président ne peut pas sortir de chez lui !
Le Serres Express Rail 05 n'a pas souffert des intempéries et le local est resté fermé.
Bien nous en a pris ! Voilà à quoi nous avons échappé ! Parce qu'un jour de grand froid, c'est l'Orient-Express qui, lui, a disparu…

Parti de Paris le 31 janvier 1929, le Simplon-Orient-Express, l'une des branches du légendaire Orient-Express, avance péniblement en Thrace orientale, c'est-à-dire en Turquie, après la frontière bulgare. Une tempête de neige et des congères freinent sa progression sur la voie unique. À 130 km de son terminus, la luxueuse rame est bloquée. Impossible d'avancer et, bientôt, de faire machine arrière, car la neige tombe en abondance et se transforme en glace. La température descend à -25 degrés ! Seuls les filets de vapeur et les lanternes révèlent la locomotive immobilisée.
Les secours ? Il n'y en a pas !
Le personnel des deux voitures-lits, des fourgons et de la voiture-restaurant se démène, héroïque, pour assurer la survie des voyageurs. L'un d'eux, un Britannique, qui ne voyage jamais sans sa paire de fusils Holland & Holland,

abat d'une balle un loup rôdeur aux alentours du train. Le loup avait faim, les voyageurs aussi. Comme dans Le Petit Chaperon rouge, c'est le loup qui perd et fait son apparition, imprévue, comme seule viande à la cuisine, mais, hélas, presque froid !

L'eau est gelée, le charbon manque, la pression tombe, le chauffage n'est plus qu'un souvenir. Le Simplon-Orient-Express, le train le plus luxueux du monde, est momifié par des murs de neige de 5 m de haut. On ne le voit plus. L'Orient-Express a disparu !

Ce n'est pas croyable ! Comment un tel train peut-il être effacé du paysage, des gares et de son itinéraire bien connu ?

Tout le Bosphore est en émoi.

De son côté, le personnel de l'express-fantôme, en prenant de grands risques, monte sur les toits des voitures, essayant de faire fondre de la glace avec des briquets pour donner à boire aux passagers une eau à peine tiède. La cuisine n'a plus de réserves, ni vin ni alcools ! Des paysans du village, venus en curieux, proposent des soupes et des œufs à prix d'or ! Un poulet est acheté à la valeur d'un bijou ! Un maharadja offre des morceaux de pains rassis à ses compagnons. Ils lui ont presque coûté le prix d'un collier de perles !

Hélas, bientôt, l'angoisse paralyse les compagnons de cette incroyable mésaventure. Quand la nuit tombe, de grands oiseaux tournent au-dessus de train en poussant des cris sinistres ! Et si des loups attaquaient le train ? Ou des brigands ? Tout le monde s'enferme dans ses cabines. La lueur des bougies faiblit et les batteries de secours sont déchargées… On ne voit plus rien.

À Istanbul, on finit par mesurer l'ampleur de cette catastrophe sans précédent.

Enfin, on envoie une locomotive chasse-neige, américaine, à la rencontre du train perdu. Elle mettra cinq jours pour arriver. Heureusement, elle est équipée de deux chasse-neige, un à l'avant, un à l'arrière. Ainsi, elle peut manœuvrer dans les deux sens. De son éperon rouge, en acier, la machine de secours déchire lentement le mur glacé, dans un bruit de craquement inquiétant. Après cent vingt heures de lutte contre les éléments, la voie est enfin dégagée et la locomotive chasse-neige peut enfin remorquer, à très petite vitesse, le convoi des naufragés. Ils ne sont pas au bout de leur peine !

À 40 km/h, le Simplon Orient-Express naufragé mettra encore trois interminables jours à atteindre la gare européenne d'Istanbul, celle de Sirkeçi.

Les voyageurs, épuisés, sont accueillis en héros et en miraculés. Le directeur de la ligne, en redingote, ne sait plus comment s'excuser ! Des médecins, des infirmières, des employés des chemins de fer, plutôt honteux, sont là avec des couvertures, des victuailles, des gâteaux sucrés et du champagne et un thé brûlant au milieu d'une foule de curieux et de vendeurs de toutes sortes de souvenirs.
Alors se déroule une scène surprenante.
Les voyageurs tiennent à saluer le courage de tout le personnel du train, du chef de traction au plongeur de la cuisine. Viennois, Napolitains, Britanniques et même le Maharadjah et un diplomate français qui étaient à bord, tous et toutes signent, avec leurs noms, qualités et adresses, une lettre collective de félicitations. Ils en oublient qu'ils ont failli mourir de froid et de faim.
Épisode du 5 février 2020 de « Au cœur de l'histoire », produit par Europe 1 Studio, avec Jean des
Cars.

Aujourd'hui il est devenu le Venice-Simplon-Orient-Express



samedi 17
Antoine est occupé à changer des paramètres. Il modifie, ce jour-là, via le logiciel, l'approche des locomotives sur le pont de Fontarache pour la rendre plus souple, plus réaliste.
Et, puis, il a remis les pendules à l'heure !

Les deux précédentes étaient hors service il a donc posé une nouvelle pendule, récemment achetée, objet indispensable s'il en est.
On se souvient de l'impératif catégorique du cheminot : « faire l'heure » !
On se souvient aussi de la loi du 14 mars 1891 qui impose l'uniformisation de l'heure sur l'ensemble du territoire français, pour faciliter ainsi l'exploitation des trains.

samedi 24
La veille, le vendredi 23, mais pas sur le réseau de SER 05, est arrivé à Paris venant de Mulhouse, le seul survivant des 88 autorails Bugatti.
Équipé de 4 moteurs 4 temps Bugatti type 41 Royale, huit cylindres en ligne, de 12 l. 750 et de 200 CV.
Il est unique au monde et le directeur de *La Cité du Train* à Mulhouse n'a pas hésité à le présenter comme « La Joconde » du musée !
Il n'a pas fait le voyage sur les rails, comme on peut le voir, mais par la route.



Il est à Paris pour les cinquante ans du salon *RÉTROMOBILE*, porte de Versailles.
Retour chez nous, retour aux travaux sur la voie étroite.
Cette dernière pose toujours des problèmes. Tout semble avoir été fait correctement et pourtant…
Les petites locomotives ne roulent pas comme il faut même celle qui vient d'être achetée.

Lors d'essais sur une voie faite pour ça, tout se passe bien et sur place, plus rien ne va ! Alors, on cherche, on expérimente et l'on s'impatiente.
Elle est pourtant bien sympathique, cette petite voie !
Elle pourrait faire le bonheur des touristes. Comme pour le petit train des Pignes ou le train de la Mure… On va attendre des jours meilleurs et la circulation va pouvoir se faire après les travaux.
Ce jour-là, Gérard, Antoine et Jean-Paul ont passé des moments longs et difficiles pour changer une aiguille avec laquelle la liaison électrique était défectueuse.
Gérard en a donc amené une autre d'une autre marque et d'une autre dimension, ce qui impliquait d'adapter les rails, car cette dernière aiguille est plus grande que la précédente.



Mais, ce n'est pas encore tout à fait ça…

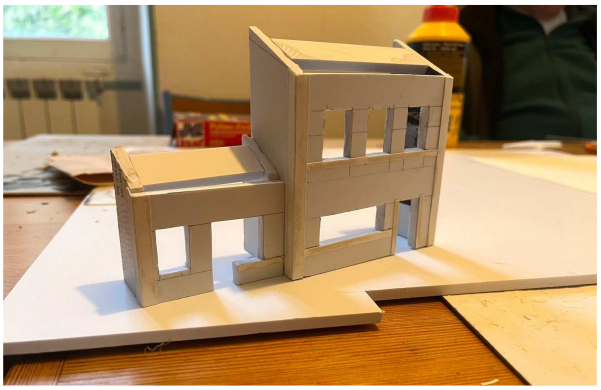
Cependant, à l'instar de ce conducteur dans les Carpates, il y a toujours une solution à tout !
Les Carpates, ce n'est pas le pays des vampires ? Tout cela fait un peu peur !

https://www.youtube.com/watch?v=0zeBIxI7n1I

samedi 31
Beaucoup de monde ce samedi-là. Jean, Alain, Gérard, Jean-Paul, Antoine sont mobilisés pour la circulation des trains, car nous avons de nombreux visiteurs. En particulier, Marc récemment établi à Eyguians et notre copain Jean-Yves, membre de l'Association des Amis de l'Écomusée du Cheminot



Veynois. Jean-Yves faisait découvrir le réseau à son ami Jacques, leurs épouses les accompagnaient. Un jeune père et son fils juché sur les épaules sont restés bien longtemps à admirer le réseau. Ils doivent revenir.
Les travaux ont repris après leur visite. Gérard fabrique un bâtiment voyageurs et un bar (!) pour la future gare de la voie étroite.



Alain peaufine, avant peinture, des raccords pour le mur de soutènement de cette même gare. Et Jean-Paul goudronne… la petite route qui jouxte la voie étroite au niveau de la scierie. À bientôt !

