Compte rendu n° 52 du mois de février 2026

Avec l'arrivée du train ce sont de nouvelles habitudes qui s'installent. Lorsque tout va bien, train à l'heure, rencontres inattendues, paysages inconnus, le train se suffit à lui même.
Mais parfois ces bonnes conditions ne sont pas réunies et c'est l'attente au buffet de la gare, le séjour plus ou moins long dans des voitures voyageurs plus ou moins confortables avec des passagers plus ou moins intéressants. Que faire alors ? Lire, bien sûr !
Louis Hachette (1800-1864) ne s'y est pas trompé. Éditeur scolaire et universitaire, il crée en 1853 une collection spécifique, les "Bibliothèques des chemins de fer''et approvisionne en publications adéquates les réseaux. On reconnaît ces ouvrages notamment grâce à l'estampille d'une locomotive sur la quatrième de couverture.
C'est la naissance d'un nouveau genre littéraire, le roman de gare. Des petits fascicules, mauvais papier, style peu recherché mais couverture attractive, vont très vite être proposés dans ce que l'on appelait "bibliothèque", ce petit kiosque posé sur le quai de la gare.
Il est de bon ton de mépriser ces productions souvent racoleuses qui font leurs choux gras de faits divers souvent sordides. On les lira vite, suspens aidant et à l'arrivée, on les jette ! Et, oui, jetables, courts, grand public, et donc souvent méprisés.

Les grands auteurs, eux, ne les ont pas toujours négligés, le roman-feuilleton payé à la page dans les journaux a permis à Zola, Balzac, Hugo, Dumas de boucler les fins de mois. Mais aussi, à d'autres moins connus mais pas négligeables : Eugène Sue, Paul Féval, Pierre de Ponson du Terrail, Hector Malot, Michel Zévaco… Aujourd'hui, l'un de leurs héritiers peu respectueux de ces célèbres ancêtres, pourrait être Philibert Humm, dont le livre s'intitule, hé, hé, *Roman de gare.*
On peut lire sur la quatrième de couverture, ce résumé :
"Deux hommes, une gare, un train. Un roman qui part en retard, s'arrête sur les voies et finit en eau de boudin. Deux copains rêvent d'aventure. Se procurent à cet effet un baluchon et deviennent vagabonds. De nuit s'introduisent dans une gare de marchandises, et se cachent dans un train. Ne savent pas quand ils partiront et où ils partiront. Ne savent même pas s'ils partiront. Au petit matin le train s'ébranle. Des jours durant, les deux amis brûlent le dur, comme on dit dans les romans de Jack London, de Kerouac, de Jim Tully. À la différence près qu'ils ne verront pas Sacramento ou les grandes plaines du Wyoming, mais Villeneuve-Saint-Georges, le parc naturel régional du Gâtinais, Pouilly-sur-Loire, Nevers et Clermont-Ferrand…"
On sent bien que ce *Roman de gare* là n'est qu'une parodie mais aujourd'hui comme hier la formule des feuilletons se poursuit et ça marche !

Savez-vous qu'à Serres Express Rails 05, on donne aussi dans le feuilleton ?
Oh, ce ne sont pas encore des aventures destinées à passionner le lecteur. Il s'agirait plutôt de mésaventures.
Oui, ce sont celles de cette fameuse voie étroite qui pose beaucoup de problèmes à nos concepteurs et constructeurs.

C'est le feuilleton de la voie étroite !

samedis 7 et 14 :
Premier chapitre : *Dans lequel des aiguilles fricotent*
L'utilisation de produits, ici, des aiguilles, non fiables, à la mécanique trop fragile et sources de faux contacts de la marque *Minitrains*, a nécessité un changement.

Deuxième chapitre : *Et…* Peco *est arrivé, sans se presser*
La marque anglaise *Peco* de meilleure réputation est, alors, choisie et en plus on n'a pas eu besoin de les acheter.

En effet, on en a trouvé dans le grenier de l'écomusée de Veynes, grâce à Gérard et bien sûr à la générosité des membres de l'association des Amis de l'Écomusée du Cheminot Veynois. N'en ayant plus usage, ils nous en ont donné une partie.
Un grenier, du matériel inusité, poussiéreux, des toiles d'araignées et quelques fantômes, le feuilleton est prêt à être écrit. Le sera-t-il ?

Troisième chapitre : *La colle qui ne résista pas*
Tout était déjà collé et il a fallu tout enlever d'autant plus que les *Peco* sont plus longues que les *Minitrains.* Chantier pénible, dévalorisant. On a beau dire "Faire et défaire, c'est toujours travailler" tout le monde n'a pas la constance de Pénélope. Heureusement la colle utilisée possédait la qualité de s'éliminer rapidement à l'eau. Ainsi on n'arrache pas tout comme des sauvages. C'est presque un happy end !

Mais, un nouveau feuilleton commence : *Le shérif et le hors-la-loi*



Il y a sur la voie étroite un rebelle, le hors-la-loi du titre, on l'appelle Billy-le-locotracteur-de-la-voie-étroite. Difficile à maîtriser, toujours à ruer dans les brancards ce réfractaire, cet anarchiste "Ni Dieu, ni Rail", défie depuis trop longtemps l'équipe de vaillants pionniers de SER 05.
Alors, Gérard, sans tenir compte du fait qu'il ne porte pas la fameuse étoile, se mue en shérif.

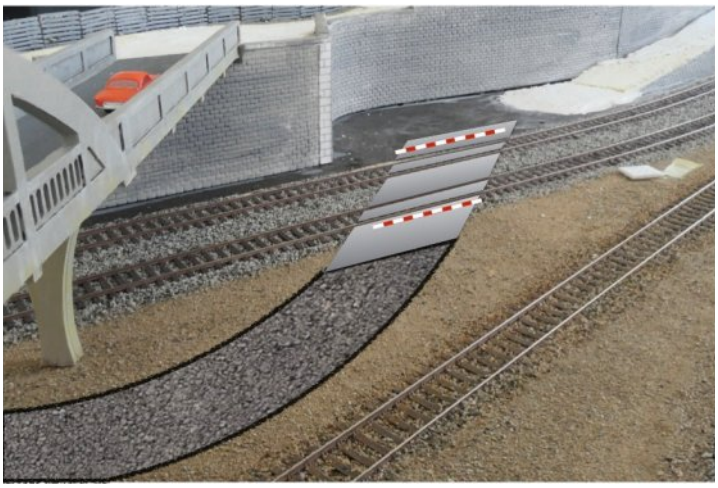
Tous les coups sont permis, le duel ne respecte pas les codes.
Deux pas en arrière pour toiser l'adversaire, un bras projeté en avant pour saisir le délinquant au collet. Une force décuplée par lassitude et colère mêlées, Gérard renverse la machine pour en examiner les entrailles. Le locotracteur ne bouge pas, le locotracteur ne bouge plus. Le shérif improvisé sonde ses moindres pièces métalliques prêt à intervenir.
Un affrontement ne se termine pas forcément par un vainqueur et un vaincu. C'est ce qu'apprennent les membres de SER 05.
Le locotracteur s'est laissé examiné, tâté, démonté, remonté mais s'est-il pour autant soumis ? Le locotracteur semble être dompté certes mais Gérard a perdu ce sourire triomphant qu'il arborait… Après une marche sans à coups, il s'est remis à hoqueter.
Qui sortira vainqueur ? Seul l'avenir nous le dira !

samedi 21 :
Pierre est de retour ! Il se lance immédiatement avec Jean-Paul dans des travaux de voirie car il faut "reprendre" la route qui mène de Fontarache à Carabès.



L'idéal serait de mettre en place un passage à niveau avec barrières mais la structure du réseau ne permet pas vraiment son implantation.
Il faudrait pourtant que les camions et autres véhicules puissent aller au village de Lez Fontarache sans passer sur la voie !

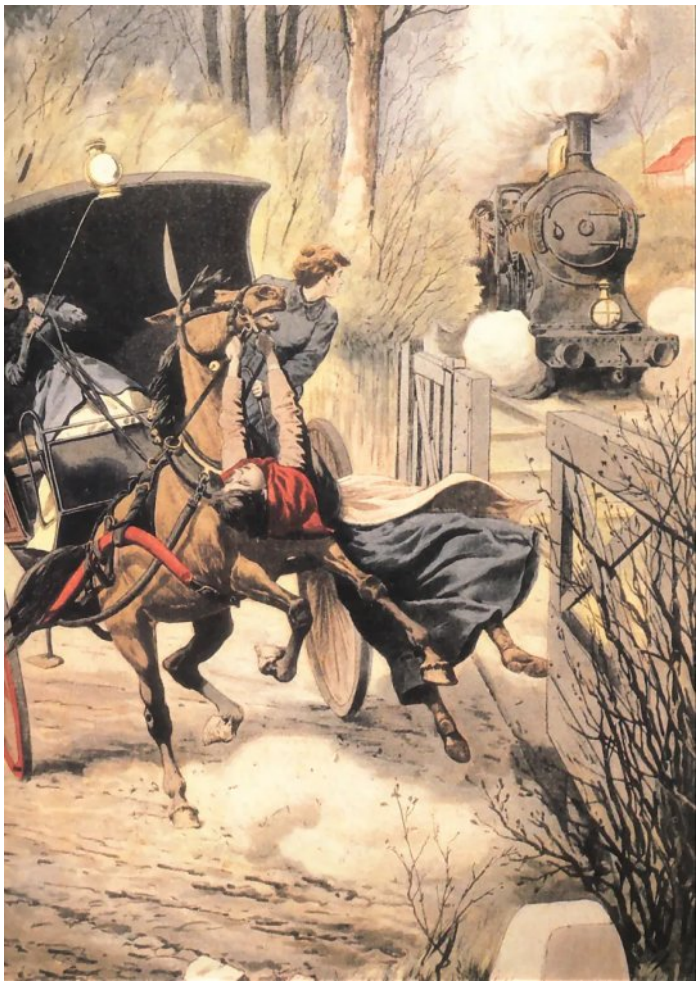
Chacun réfléchit à la solution idéale compte tenu de ce terrain accidenté.



Une des études de tracé

Puisque nous parlons “passage à niveau”, regardez cette illustration que Clive Lamming légende comme suit :

La garde-barrière sera (…) la première héroïne du travail du monde ferroviaire.



Ce dessin, ô combien évocateur, pourrait servir de couverture à un autre de ces récits haletants dont nous avons le secret et dont le titre alléchant serait :

Le rude combat de la garde barrière

Sources de conflits entre ceux qui veulent passer malgré tout et les gardes barrières prêtes à tout pour les en empêcher et surtout les protéger, les passages à niveau vont donner naissance à ce que Clive Lamming appelle avec humour " la guerre de cent ans" des automobilistes.
Au tout début, pourtant tout semble se passer assez bien.
Les trains roulent à 10 km à l'heure, il n'y a pas beaucoup de véhicules à moteur et encore assez peu de promeneurs sur des voies qui sont aussi des routes et des chemins et donc des lieux de promenade.

Le respect du règlement est, cependant, pris très au sérieux et l'ordonnance de 1846, en son article 4, contient en outre un article 73, ainsi conçu : « Tout agent employé sur les chemins de fer sera revêtu d'un uniforme ou porteur d'un signe distinctif, les cantonniers, gardes-barrières et surveillants pourront être armés d'un sabre ».
Un sabre ? Diantre, on n'y va pas par quatre chemins !
On abandonne assez rapidement le sabre pour calmer les esprits mais, bien vite, il y a trop de promeneurs et la coexistence entre les piétons, les charrettes tirées par des chevaux et ces machines en apparence débonnaires ne se fait pas sans heurts.
Et surtout, vont peu à peu se multiplier les automobiles et leurs conducteurs, impatients et fougueux, qui n'hésitent pas à pulvériser les barrières quitte à se faire réduire en miettes eux et leur véhicule.
On va donc séparer et pour toujours la voie ferrée de la rue ou de la route.
"Aujourd'hui, (en 2019), il en resterait plus de 16.000, dont plus de 1800 gardés, 3900 non gardés avec signalisation statique, et 11.000 non gardés avec signalisation et barrières automatiques. " dixit encore et toujours le grand Clive.

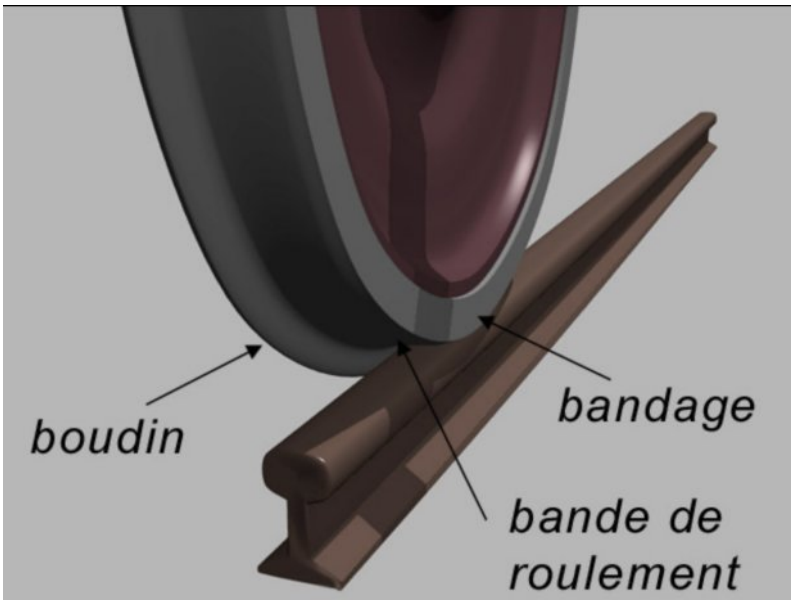
C'est le projet de Serres Express Rails 05 qui voudrait bien s'en doter d'un !

Ce jour-là, sans rapport avec ce qui précède, Gérard, sous l'oeil attentif d'Alain, peint avec beaucoup de soins certaines zones de la plaque tournante.

Il fignole, il colore les espaces entre les rails des voies de garage et le bord de la fosse. C'est dans les détails que le beau se loge !



samedi 28
Des visiteurs sont venus et ont découvert avec plaisir le réseau de Serres Express Rails 05.
Un couple, tout d'abord, qui venait proposer du matériel Jouef des années 60/70. L'intention était louable, il s'agissait d'un don, mais ces locomotives, voitures, wagons et autres ne peuvent pas rouler sur notre réseau.
Pourquoi ? Ce matériel possède de trop gros boudins et ne peut s'adapter au profil des rails dont on dispose. Ah ? C'est quoi des boudins ? Les boudins maintiennent l'essieu entre les rails.



Eric, un ferroviphile, habitant Barret-sur-Méouge, qui possède lui-même un réseau, est venu, lui aussi. Il est un passionné des trains américains qu'il pourra nous faire découvrir. Il va probablement adhérer à SER 05. Bienvenue à ce nouveau membre.
Antoine remplace une loco vapeur de manoeuvre du triage de Fontarache, une 141 TA par la BB 63 792, une diesel, après l'avoir étalonnée.
On se souvient de la phrase que Jojo aimait à répéter : "Lorsque j'ai quitté la vapeur pour monter sur une diesel, j'ai enfin pu regarder le paysage !"

Notre collaboration avec l'Association des Amis de l'Écomusée du Cheminot Veynois est toujours aussi fructueuse. Bien sûr, vous n'avez pas oublié notre réalisation, le livret "Correspondances sur les rails"qui reproduit l'ensemble des cartes collectées ! Certaines, comme promis, sont dorénavant, exposées dans le musée.
Le mercredi 18 février, nous y avons animé une visite insolite : les visiteurs étaient accueillis, dans les endroits-clés du musée, par des lecteurs qui, en binôme, faisaient revivre certains des messages poétiques, sensibles ou farfelus qui avaient été écrits. Encore un franc succès !



Photo Marie Lombard

Nous renouvellerons cette prestation lors des vacances de Pâques. Bien sûr, ce ne seront pas les mêmes cartes qui seront lues.