Compte rendu n° 54 de mai 2026

"Vous est-il arrivé d'être, aux approches ou au départ d'une très grande gare, dans un train et de voir un autre train qui roule à côté ?" nous demande Clive Lamming, notre référence incontournable, notre "bible", surtout ses articles en ligne dans *Train consultant*.

"Le train que l'on voit se rapproche, s'éloigne, revient de nouveau près du vôtre, parfois accélère ou ralentit, créant de curieuses impressions que l'on n'aimerait certes pas avoir dans une automobile, dans un bateau, et, pis encore, dans un avion : ce serait, dans ces cas, un cauchemar et la certitude de l'imminence d'une catastrophe.

Pas dans un train…

On sait très bien que d'innombrables automatismes « enclenchent » entre eux les lames des aiguilles, les signaux, et interdisent la possibilité d'un itinéraire incompatible avec un autre. Les itinéraires créés, à un instant donné, sur le faisceau de l'entrée ou de la sortie d'une grande gare, sont tous parallèles et ne se recoupent pas (…)

Tout commence avec l'aiguilleur, cet homme qui est posté au bord de la voie, lors des débuts des chemins de fer (…). À partir des années 1850, il est mieux installé, grâce au regroupement des leviers dans ce que l'on appelle un poste

d'aiguillage, qui peut être à ciel ouvert au niveau du sol, ou à l'abri en cabine surélevée."
Nous y voilà, c'est de la "cabine d'aiguillage" ou plutôt de "poste d'aiguillage" dont je veux vous parler parce que justement l'un d'eux vient d'être installé sur le réseau de SER 05. On va voir ça tout à l'heure.
Mais attention, il ne faut pas confondre "aiguille" et "aiguillage". Et cependant nombre d'entre nous le font… y compris des cheminots ! En effet… attendez, attendez, retournons voir ce que dit Clive Lamming :
"En effet, le terme « aiguillage » désigne l'action d'aiguiller un train.
C'est pourquoi on parle de « poste d'aiguillage », qui est le lieu de l'action, le lieu où l'on place le levier de commande des aiguilles, et de «cabine d'aiguillage » le bâtiment qui peut abriter un poste (…) Le poste est le lieu où l'on concentre un grand nombre de leviers (cas des grandes gares, des bifurcations importantes).
Le rôle de l'aiguilleur est donc d'aiguiller des trains en tirant (le verbe exact est « renversant ») les leviers des appareils de voie ou des aiguilles."
Évidemment renverser les leviers à la main demandait une force physique exceptionnelle et assumer les responsabilités inhérentes à ce métier une force morale hors du commun elle aussi. Aujourd'hui, c'est l'informatique qui a pris le relais mais l'aiguilleur est toujours la pièce maîtresse des circulations de trains.

samedi 2
C'était le jour de l'AG. Nous avions tout bien préparé, les hommes avaient tout rangé, ils avaient fait le ménage, moi aussi mais qu'un peu.
Les membres de l'association étaient là ainsi que Mireille Derycke, toujours fidèles au poste.
Les rapports, moral et financier, le renouvellement du bureau approuvés à l'unanimité, nous avons pu passer aux projets : une idée proposée par Hélène (qui a toujours une idée à proposer ! Bravo Hélène !), une autre par Alain. La première consisterait à tenir un stand lors des "Belles Brocantes" à Serres ou lors d'un vide grenier à Laragne ou ailleurs, la seconde, à faire imprimer des t.shirts pour les porter nous même lors de manifestations ou pour les vendre. À suivre !
Le projet qui nous mobilise en priorité c'est la journée " portes ouvertes" qui se tiendra le dimanche 5 juillet et qui comme l'an dernier sera associée à d'autres temps festifs tels que belle brocante, course de caisses à savons et autres réjouissances et c'est ce dont nous avons parlé aussi.

Après ces belles perspectives, l'heure était venue de déguster pizzas et salade de fruits entre amis et de se préparer au travail pour ceux qui contribuent à améliorer le réseau tous les samedis et même parfois les mercredis.
Et, ce jour-là, ils ont beaucoup travaillé.
Jean-Paul change le revêtement de Lez Fontarache sur les conseils appuyés de Gérard qui n'était pas très satisfait de ce qui existait. Voir le résultat sur la photo. C'est un travail d'équipe !



Pierre suit, lui, les conseils (eux aussi appuyés) du président qui le matin même dans les projets évoqués lors de l'AG avait souhaité que *chacun des membres actifs acquière une bonne* ***maîtrise de la conduite et de la régulation des trains*** *et pour cela, il leur proposait de poursuivre une formation régulière et assidue.*
Pierre avait déjà commencé cette formation, il poursuit donc son entrainement à la commande à partir de l'ordinateur.

Gérard construit des "lorry" sur la voie de remisage du dépôt de la Méridienne Chavin.
Des "lorry" ? Encore un anglicisme, le chemin de fer a été inventé par les Anglais. C'est un wagonnet plat employé dans les travaux de construction et de maintenance des voies ferrées qui se pousse à la main et qui permet de déplacer des charges lourdes sur les rails. On peut dire que c'est un diable adapté au "chemin d'enfer" (c'est ainsi que le pape Léon XIII appelait le chemin de fer.).



Le lorry

Il confectionne et installe aussi un heurtoir pour la voie étroite en face du Grand Hôtel du Petit Train.
Ce heurtoir est de taille réduite car le matériel roulant en voie étroite ne possède qu'un seul tampon à chaque extrémité.



Le heurtoir

On a abandonné l'espoir d'informatiser la voie étroite, elle sera donc analogique ou ne sera pas.
Mais pour cela, il faut que le transformateur Jouef, mis en place fonctionne, ce qui n'est pas le cas.
Antoine le remplace par un des siens, un peu vieux 36 ans d'âge tout de même, mais plus performant, comme quoi on ne fait pas mentir l'adage "la valeur n'attend pas le nombre des années".
Antoine, toujours lui, programme alors les itinéraires avec arrêt dans le tunnel avant et après Saumane. Ça roule !

samedi 9
Le fait de passer en alimentation analogique induit l'isolation électrique des voies de garage. Pour ce faire, Antoine les équipe de simples fiches. Mais cette solution est peu pratique.
Un changement est à prévoir. Gérard a la solution. Il amènera des petits interrupteurs.

Gérard récupère dans notre fonds un poste d'aiguillage (vous voyez, on y revient comme promis) pour l'entrée du triage de Fontarache.
Il est normal de trouver un poste d'aiguillage à l'entrée d'un triage, il est donc légitime, mais, en plus il servira à cacher le moteur d'aiguilles qui commande la remise des locos de pousse.



Le vilain moteur d'aiguilles

L’entrainement du pilotage via les tablettes et les TCO se poursuit. Ce jour-là, c’était Alain et Gérard.

samedi 16
Gérard pose, comme prévu, le poste d’aiguillages qui, comme prévu, cache le vilain moteur d’aiguilles. Opération réussie mais il va falloir décorer les espaces autour du poste.

Le vilain moteur d’aiguilles a disparu



Jean-Paul et Gérard mettent en place le parvis du *Grand Hôtel du Petit Train*.



Alain et Jean-Paul poursuivent leur travail sur la voie étroite, ils continuent l'aménagement de la route devant la gare.
Antoine installe les trois interrupteurs qu'a amenés Gérard.



L'isolation est faite.
On peut se demander pourquoi elle était nécessaire. Par mesure de sécurité ? Que nenni !
Sans isolation, on ne peut pas faire rouler une seule machine, le courant étant partout, les machines roulent toutes en même temps. Ce sont donc les voies de remise qui doivent être isolées c'est-à-dire privées d'électricité.

samedi 23
Alain poursuit son entraînement. Il pose les bonnes questions et l'échange avec Antoine est constructif. Lors de la journée "portes ouvertes" il nous faudra des pilotes exercés.
Le réseau, on le sait, est informatisé, les centrales servent à récupérer les signaux informatiques provenant de l'ordinateur pour donner le courant aux rails et des instructions aux machines et aux accessoires (commandes d'aiguilles, signaux…) La centrale a le rôle d'un transformateur perfectionné.
Antoine met donc à jour les deux centrales Ecos qui commandent le réseau. Dans notre monde informatisé, les mises à jour des appareils sont nécessaires. Dans ce cas-là, l'opération est un peu plus délicate mais elle est indispensable.
Alain sculpte le mur de la voie étroite entre la gare et la scierie. Il a amené le mur à la maison pour poursuivre ce long travail minutieux qui demande patience et concentration..

samedi 30

Des supports en bois de rambardes ont été faits par Jean-Paul. Il a fallu les mouiller, leur donner une forme avec un gabarit fait maison puis, une fois secs (le séchage doit durer plusieurs jours), les fixer sur la route qui mène à Carabès. Un beau travail effectué par Jean-Paul. C'est ce même travail que faisaient les charpentiers de marine pour donner une forme à la coque, enfin, bon, surtout les modélistes !

Les décors avancent donc et vous découvrirez tout cela lors des « journées portes ouvertes » le 5 juillet.