Compte rendu n°57 de juillet 2026



- Bonjour, venez nous retrouver au premier étage ! semblait dire le mécano, bel homme très accueillant, que nous avait prêté *l'écomusée du cheminot veynois*. C'était le 5 juillet, c'était la fête à Serres, courses de caisses à savon et belle brocante…

Pour SER 05, ce mois de juillet commençait bien. Nous avions ouvert nos portes à tous les amoureux de modélisme ferroviaire et ils étaient nombreux.



Avant la cohue par Christian Brun



Avec des membres de SER 05 et des visiteurs par Marie Lombard

Il y a eu de simples curieux mais aussi des passionnés, des admirateurs, des constructeurs de réseaux et des amateurs qui rêvaient d'en avoir un et puis des fidèles qui ont partagé avec tous les bénévoles de SER 05 cette belle et "longue" journée !
Le réseau commence à être connu et réputé et c'était un réel plaisir pour nous tous de montrer tous les travaux qui avaient été réalisés depuis l'an dernier.

Et des trains ont roulé, ont été attelés, dételés dans le triage. Des trains qui s'annonçaient par des coups de sifflet, des trains qui crachaient leur fumée en panache et d'autres plus modestes ou moins "m'as-tu vu" qui se contentaient d'arriver à l'heure. Un festival !
La veille…
samedi 4
Tout le monde était sur le pont pour préparer la journée du lendemain.
Gérard est au nettoyage des rails, Annie, Jean-Paul et Alain au nettoyage des locaux et aux rangements. On recense aussi les assiettes, les verres et les couverts, il y aura un repas, qui devient une tradition, pour tous ceux qui seront là. Certains ne viendront qu'une fois que tout sera fini car le public n'attend pas mais on leur aura gardé leur part !
Ce samedi-là, c'est aussi répétition générale du pilotage des trains grâce aux TCO et aux tablettes… et aux talkies walkies. Ça marche ou plutôt ça roule !

samedi 11
Un autre chantier retient l'attention de tous, il s'agit d'installer un passage à niveau monté de toutes pièces par Antoine. Un travail d'horloger… ou de fada, au choix !



Tracé du PN

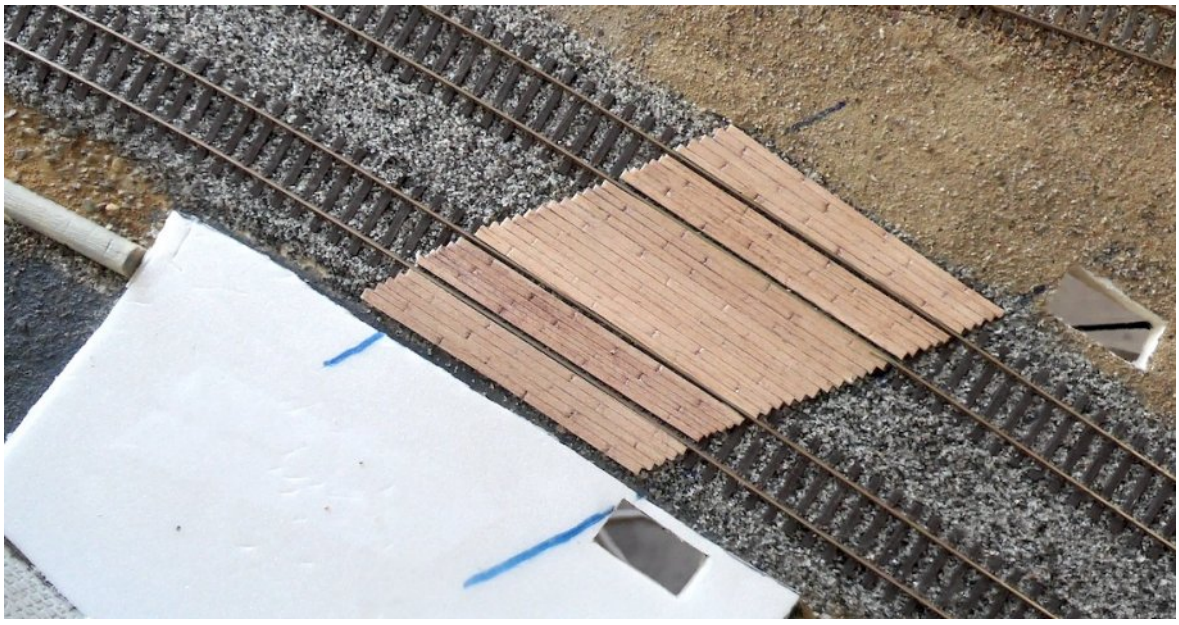
Dans un premier temps, il faut faire le tracé de l'accès au PN (le PN, c'est le passage à niveau, mais vous aviez tous compris !). Pour cela, il est nécessaire d'arriver au niveau du rail. Il va donc falloir combler le dénivelé avec du Dépron (en blanc sur la photo).

Mais… ce samedi, il va y avoir aussi des problèmes avec les TCO. La mécanique est fragile, l'informatique aussi : des mouvements d'aiguilles intempestifs après l'exécution d'itinéraires…

samedi 18
Alors le samedi suivant, Jean et Antoine analysent les problèmes des TCO.
Ils font fonctionner les TCO, ils observent, ils notent, ils décrivent en vue d'un rapport destiné à Toinon qui va s'employer à régler tout ça.

Les travaux concernant l'installation du PN se poursuivent :

On perce les emplacements destinés aux barrières et aux mécanismes du PN.
Jean-Paul et Gérard placent le plancher sur la voie. Plancher, en balsa, que Gérard a façonné.



Plancher du PN

Ensuite il l'a patiné mais avant il aura fallu le coller.



Que font ces petits boulons ?

Du poids ! Ils pèsent de tout leur poids pour faciliter le séchage du plancher ! Voilà, c'est sec et la 141 P peut rouler, à l'essai, sur le plancher.



La 141 P sur le plancher

Gérard a aussi posé à 90° un rail supportant le lorry, sorte de diable ferroviaire.



Comme en réalité, comme en vrai, la photo ci-dessous de la gare d'Onville en Meurthe et Moselle en atteste.



La manoeuvre de garage des lorries est évidemment manuelle.

samedi 25
Lisez ce que Gérard a écrit une fois la tâche effectuée ce jour-là.
Il explique : “Dans mon bazar, j'avais ce vieux kit de bureau de la feuille/ huilerie, acheté 92 francs . . . je ne sais plus quand ! Toujours est-il qu'il sera mieux sur notre réseau que perdu sur une étagère chez moi.



Comme pour tout kit plastique, il y a un peu de peinture à faire et pour celui ci, il y en a un peu beaucoup car il contient de nombreux détails : pylône d'éclairage, tonneaux et leurs supports, cloche d'annonce et diverses pièces qui viendront occuper le petit atelier annexe.
Et un sol pavé n'ayant pas une couleur uniforme, j'en ai repris les pierres presque une à une pour l'égailler un peu.
Question : où le placer ?



Nous avons choisi de séparer le bureau/huilerie de l'atelier, et vous comprendrez au vu des photos que l'ajout de la voie fictive et le petit atelier ne faisaient qu'un seul et même projet !
Reste à intégrer ces bâtiments dans le sol, et à remplir l'atelier de tout le matériel qu'il mérite, ce sera pour le mois prochain."

Merci Gérard !

On précise pour nos lecteurs qui l'ignoreraient que "la feuille"dans le jargon cheminot, est l'endroit où les roulants viennent prendre connaissance du service pour lequel ils sont commandés.

On précise aussi que tous ces nouveaux bâtiments font partie du dépôt de la Méridienne Chavin.



Le mécano et le chauffeur de la Pacific 231 G 236 sont à la "feuille" pour prendre leur commande.



Au premier plan, l'atelier et au fond, la "feuille"

Pendant ce temps Jean-Paul continue à être l'artisan de la route qui accède au passage à niveau.



Le mois prochain, "l'Arlésienne", à savoir le PN, sera mis en service.

De nombreuses locomotives à vapeur circulent sur le réseau, parlons alors charbon.
Clive Lamming nous rappelle que :
“Les « bougnats » auvergnats, marchands de charbon et fournisseurs des dépôts de locomotives lors des débuts du chemin de fer, arrivent à décharger un tombereau de charbon de 10 tonnes en 40 minutes avec des paniers en osier portés à dos d’homme. Vers la fin du siècle, une grue à vapeur fait le même travail en 25 minutes et pour un prix de revient moindre : déjà se pose le problème du prix de la main d’œuvre. “
Jean-Paul, lui, n’imaginait pas, bien sûr, que l’on puisse comme autrefois, charger notre charbon à “dos d’homme” ! Il réclamait donc une grue.
Cet élément indispensable pour le dépôt de Fontarache est arrivé ce jour-là.



Serres Express Rails 05 est donc équipé d'une grue, une grue Bondy.
Construit à l'origine en région parisienne, à Bondy, cet engin servait dans les dépôts SNCF pour charger le charbon, manipuler des conteneurs ou sur des chantiers.
Ses caractéristiques : une flèche de 13,5 mètres et une capacité de levage de 1,5 tonne.
Un peu d’histoire : l’origine du nom de Bondy vient de l'époque gallo-romaine, issu du nom d'un propriétaire terrien nommé Bonitius, et la ville de Bondy est mentionnée pour la première fois au VIIe siècle.