Compte rendu n° 60 d'octobre 2026

Ce mois-ci, un petit rappel du temps de la vapeur à ses débuts dont on ne lasse pas.
C'est d'abord Henri Vincenot qui le raconte dans *Mémoires d'un enfant du rail*.
Puis, ce sera Clive Lamming.

Il s'agit des nombreux usages du sifflet :

Le sifflet du mécano amoureux
Le sifflet du mécano affamé
Le sifflet du mécano ou la commande au serre-freins

On riait même beaucoup de ceux (les mécanos) qui ayant, malgré l'effroyable vitesse du convoi, apprécié les charmes d'une jeune garde-barrière, enfilaient jaquette à l'approche du passage à niveau galant, non sans avoir actionné d'une façon particulière le sifflet de leur locomotive pour prévenir l'objet de leur flamme. C'était ce que l'on a appelé « les idylles du sifflet ».
Sans doute le règlement prévoit-il que le mécanicien devait siffler à l'approche des passages à niveau, mais il y a tant de façons de siffler ! Comme il y a tant de façons de jouer de l'orgue ou du violon, chaque

mécanicien avait son toucher, reconnaissable entre mille et, dans le quartier de la gare, personne ne s'y trompait : au coup de sifflet donné à l'aiguille d'entrée, l'épouse mettait la soupe à chauffer, car elle savait que c'était « le sien » qui arrivait.

Un autre usage du sifflet, donné, celui-là par Clive Lamming concerne le freinage manuel, là encore au tout début du chemin de fer :

Contrairement au cas du Royaume-Uni, les réseaux européens, et plus particulièrement ceux de la France, sont équipés d'un freinage manuel exercé par les hommes dits « garde-freins » (ou « serre-freins ») postés dans des guérites sur des wagons. (…). Les mécaniciens « sifflent aux freins » et les gardes-freins connaissent très bien le profil de la ligne et les contraintes de vitesse, de poids, et autres spécificités techniques nécessaires à la sécurité. Ces hommes sont même capables d'acrobaties dangereuses et de maîtriser leur travail sur deux guérites contiguës ((les compagnies encouragent cette pratique économe en personnel).

Le paragraphe ci-dessus c'est pour l'usage du sifflet, celui qui suit c'est pour en finir avec le système de freinage :

À partir de la fin des années 1870, le frein continu « Westinghouse » à air comprimé se généralise en France, après des décennies d'essais, d'inventions et de brevets aussi aléatoires que compliqués. Le temps des certitudes est enfin arrivé. On l'appelle « frein continu » car c'est un système pensé pour le train entier et pour équiper tous les wagons d'un train. Les guérites et les serre-freins disparaissent en quelques années, le frein continu «Westinghouse » les remplaçant définitivement.

samedi 3

Il existe sur le réseau de Serres Express Rails 05, une gare de triage, vous le savez. Arrivés avant la butte, les wagons grâce au découpleur, sont séparés et dirigés sur une des six voies du triage.

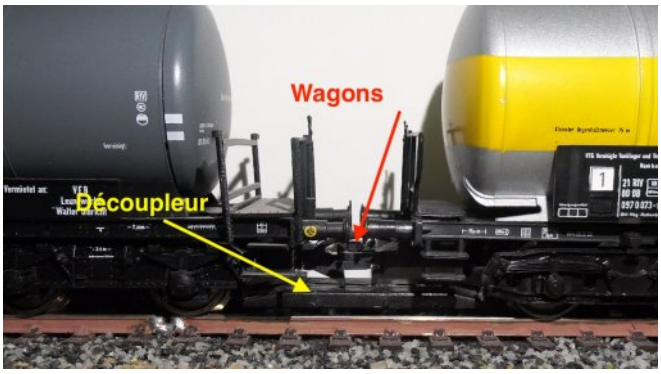
Mais, parfois, passés le découpleur, certains wagons se raccrochaient. Gérard de Laragne et Antoine ont cherché une solution :

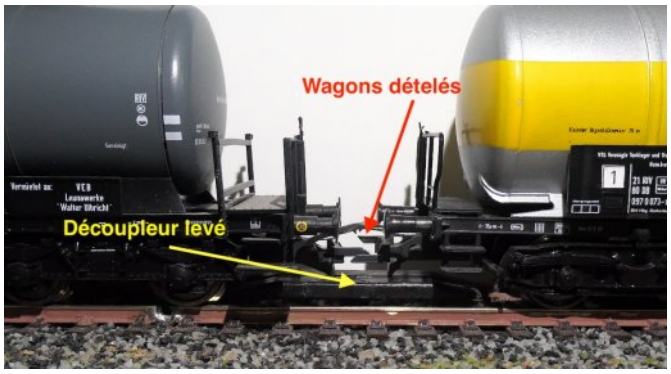
Et, si l'on déplaçait le découpleur au sommet de la butte ?

Le résultat n'a pas été probant.

Un nouveau feuilleton ?

Qu'est-ce qu'un découpleur ?
Le dictionnaire *Reverso* nous donne :
Mécanisme, dispositif qui sépare des éléments reliés ensemble
Technique :
Le découpleur permet de séparer les wagons du train.
Regardez les photos :





Ce jour-là aussi, on met en place un des deux portiques à deux nacelles, cinq feux, en remplacement d'un signal unique qui géraient les deux voies entrée/ sortie de Saumane.
Pourquoi ?
Les mécanos ne voyaient pas bien ce signal unique, des confusions étaient à craindre. Aujourd'hui les voies sont gérées individuellement avec, en plus, un feu de manoeuvre. La programmation des changements de signaux se fait en corrélation avec les TCO.



Tiens, en parlant de TCO, Gérard de Laragne s'est initié à la commande des machines avec les tablettes et le TCO. C'est une découverte qui l'a intéressé.
Jean-Paul continue de préparer le terrain en vue de l'installation de la fabrique de traverses.

Gérard de Veynes (anobli malgré lui) s'active. Il commence à installer un passage permettant aux semi-remorques de franchir la voie marchandises de Carabès. En effet, ces gros camions avaient des difficultés à passer par le PN. Là aussi, c'est une nouvelle installation dont on va suivre l'évolution…



Passage des semi remorques



Chemin de câbles

Gérard de Veynes, toujours lui, conçoit et commence à placer un chemin de câbles entre le poste d'aiguillage et un signal à l'entrée du triage de Fontarache.
Un chemin de câbles ferroviaire est un dispositif de support et de protection destiné à organiser, guider et préserver les câbles électriques, de signalisation ou de télécommunications le long des voies ferrées, dans les tunnels, les ponts ou les gares nous dit l'IA (on a vérifié, c'est juste. Il faut toujours vérifier ce que propose l'IA.).
Et, puis, ce jour-là, on a retrouvé Alain qui avait eu une période de vacances chargée !

samedi 10
Jean-Paul termine le soubassement de la fabrique de traverses. Il commence à s'occuper de la fixation et de la décoration tout autour.



Nous avions parlé des traverses dans le compte rendu du mois d'août. On savait qu'elles pouvaient être en bois ou en béton.
Pour celles en bois, SNCF réseau précise :
Les traverses de bois produites à l'usine SNCF Réseau de Bretenoux-Biars, dans le Lot, sont traitées grâce à l'huile cuivrée et non plus à la créosote.
Depuis septembre 2025, cette technique est utilisée pour protéger le bois des agressions et le rendre imputrescible.
Ça, on le savait.
Dès 2011, l'Union européenne a en effet lancé une démarche pour restreindre progressivement l'usage de ce produit biocide, et engagé les gestionnaires d'infrastructures à développer et adopter une alternative efficace au plus tard en 2029.
Ça, on ne le savait pas et on trouve que 2029, c'est encore bien loin !
Quel matériau va-t-on utiliser dans la fabrique de Jean-Paul ? je ne le sais pas encore.

samedi 17
Antoine installe le second portique de la sortie Nord de Saumane. Avec Pierre, il programme la synchronisation des feux des itinéraires.



Ce qu'il y a avec un réseau, c'est que plus on l'améliore, plus, paradoxalement, certains défauts apparaissent.
Ainsi, croyait-on en avoir fini avec les heurtoirs. Que nenni ! On s'aperçoit qu'il va falloir en corriger certains car ils ne sont plus raccords avec les tampons.
Petit rappel : Heurtoirs HO : reproductions fidèles des butoirs de voie SNCF en métal ou en bois, indispensables aux réseaux et dioramas ferroviaires au 1/87. Tampons : Dans les chemins de fer, les **tampons** sont les organes de choc des véhicules ferroviaires. Ils sont généralement placés de part et d'autre de l'attelage.



On a compris que les tampons doivent parfaitement s'appuyer sur les heurtoirs.
Le réajustement ne va pas être simple et Gérard les a amenés chez lui comme pour certaines opérations délicates.

Depuis quelques temps, quand la pluie tombe c'est en assez grande quantité, il convient donc de se préoccuper de son évacuation. C'est ce que font Alain et Jean-Paul. Alain pose donc des tuyaux type gouttières pour que l'eau virtuelle qui tombera sur le réseau soit logiquement évacuée et maîtrisée. On ne lésine pas sur le réalisme du réseau !



Antoine, qui travaille, lui aussi à la maison, vérifie que les modifications qu'il a faites en "télétravail", ce qu'il appelle, lui "virtuel/simulation" sont satisfaisantes. Leur validation sera faite avec Pierre à la séance prochaine.

samedi 24



Gérard de Veynes est venu avec les heurtoirs revus et corrigés.
Une dizaine ont été remplacés. Voyez le travail sur la photo qui précède.
Le résultat est plus réaliste. S'ils ne sont pas au même niveau, on comprend bien que les deux vont « souffrir » lors de l'arrêt d'un train.

Vous vous souvenez du Forum des Associations ?
Nous avions construit et installé un petit réseau digital avec le système « Toinon », soit deux commandes à main indépendantes.
Notre objectif, c'était de l'installer dans le local à l'école pour proposer aux petits visiteurs ou aux autres de faire tourner les trains de manière simple.

Antoine et Jean-Paul ont vérifié la faisabilité et ils ont opté pour une installation mobile dans le « poste d'aiguillage » qui était l'ancienne cuisine de l'appartement de fonction. Aujourd'hui, c'est aussi l'atelier….



Gérard de Laragne a continué à se familiariser à la conduite TCO/tablette.
La dernière fois c'était à la gare voyageurs de la Méridienne-Chauvin.
Cette fois-ci, c'est à la gare de marchandises de Carabès qu'il s'est entraîné… et il aime ça !

Et ce jour-là …
On a assisté à la naissance en direct d'un ferroviphile ! Un jeune, très jeune amateur de trains a découvert avec beaucoup d'intérêt le réseau de SER 05.
Si jeune qu'il a dû venir avec ses parents Jean et Capucine…



Il s'agit bien évidemment d'Arthur !!!

samedi 31
Jean-Paul et Antoine ont finalisé l'installation du réseau présenté lors du Forum des Associations : on n'aura juste à le poser sur la table de la cuisine pour le déguster !
Sur ce petit réseau, une aiguille motorisée ne fonctionnait plus. Après étude et cogitations, le problème a été élucidé et l'aiguille fonctionne à nouveau. On peut lui pardonner l'aiguille a plus de soixante ans d'âge. C'est une Jouef, série *New Rails.*

Gérard a fait du jardinage au niveau du PN. Après encollage et semailles, il a fait se relever les herbes grâce à un outil électro-statique.





Les « sangliers*» avaient besoin d'une cabane à outils qui leur servait aussi de refuge. Gérard de Veynes la leur a donnée !



* Pour ceux qui auraient oublié : les employés qui s'occupaient de l'entretien de la voie par tous les temps, étaient appelés les sangliers parce que comme ces animaux ils fouissaient la terre et étaient parfois couverts de boue.

Jean-Paul s'ingénie toujours à perfectionner la fabrique de traverses. Cette dernière va être dotée d'une grue destinée aux charges lourdes.
Mise en place et patine suivront…



Une association sert aussi à renseigner voire aider les membres qui veulent construire ou améliorer leur propre réseau. C'est le cas d'Alain. Il est en train d'en construire un et il voudrait le gérer, comme nous, via un programme informatique. Cependant, il utilisera un logiciel différent du nôtre, Antoine a donc essayé de l'aider mais sans grande succès. Les forums pourront sans doute les aider.