



Compte rendu n° 28 du mois de février 2024

Voie étroite, voie étroite, qu'est ce que c'est que ça ?

Qui répond ?

Le ministère de la culture qui donne : “Les chemins de fer à voie étroite sont des voies ferrées dont l'écartement des rails est inférieur à 1,435 mètre (4 pieds 8 pouces et demi), qui est le standard de la voie dite normale.”

A ne pas confondre avec la voie métrique qui, elle, on s'en doutait un peu, mesure 1 mètre.

Que transportaient les trains qui roulaient sur ces voies étroites ? Du charbon mais aussi des betteraves, du bois et... des soldats, durant la guerre de 14-18. On oublie souvent combien le train a été présent durant ce conflit.

Pourquoi avoir choisi ces voies ? Il faut savoir que sur une voie étroite un train n'a pas besoin de grandes courbes pour circuler. Il faut savoir que sur une voie étroite les ouvrages d'art, pont, viaduc, tunnel sont plus petits et donc moins onéreux...

Ces trains sur voie étroite vont aussi transporter des voyageurs, pas mécontents de sortir de leurs régions enclavées et pas regardants quant au confort rudimentaire.

Clive Lamming conclue ainsi un de ses articles de *Train consultant.com* qui leur est consacré : “Encore appelés « chemins de fer économiques », ou « lignes secondaires », voire « chemins de fer vicinaux », ils sont passés à la postérité sous le nom de « tortillards », car c'est ainsi que leurs usagers, en général peu satisfaits de leur confort et de leurs performances, les surnommaient.”

Aujourd'hui, on prend d'assaut ces petits trains qui, entretenus par des bénévoles d'associations, sont devenus “touristiques”.

Pourquoi parlons nous ce mois-ci de voie étroite ? Vous le saurez en lisant ce qui a été commencé le dernier samedi de février.

samedi 3 février

Avant toutes choses quelques mots sur la conférence, proposée par la Bibliothèque serroise et SER 05, "Ceux qui aiment lire prendront le train" qui a eu lieu la veille, le vendredi 2 février.

Salle comble et public conquis. Plaisir mutuel et échanges chaleureux.

Cela nous a donné envie d'en faire d'autres... A suivre !

A l'atelier, Jean-Paul poursuit son travail.

On se souvient qu'il s'emploie à protéger le réseau en installant des plaques de plexiglass ce qui n'est pas toujours facile.

La couche de protection sur le plexi sera, bien sûr, enlevée au dernier moment.



Gérard aussi, continue. Mais, lui, s'occupe de donner vie à la gare de Carabès en recréant tout autour d'elle un sol fidèle à la réalité.

"Patience et longueur de temps..."

Les visiteurs viennent les uns amenés par Michel, les autres par Gérard. Du coup, le circuit s'anime, les trains roulent, les manoeuvres se succèdent, les visiteurs admirent.

Certains promettent : *Nous reviendrons avec nos petits enfants.*

Un de ces visiteurs voudrait créer chez lui son propre réseau, il est venu demander conseil.

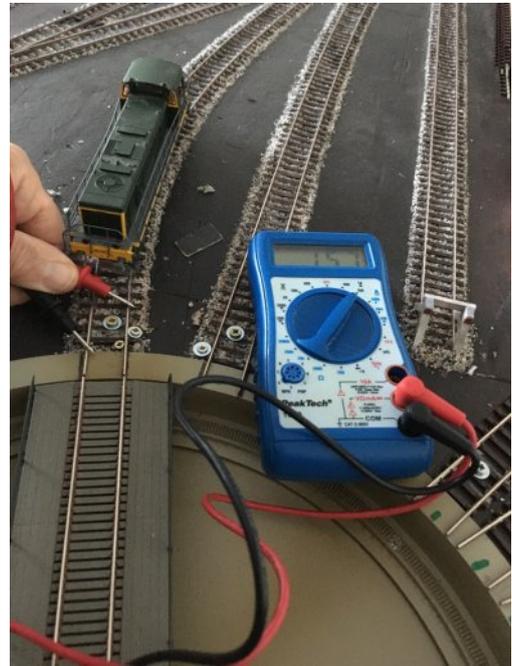
samedi 10 février

Ce jour-là, un problème, un problème de décalage sur le pont tournant de la gare de voyageurs de la Méridienne Chavin.

Antoine de *L'Escale* va nous résoudre tout ça.

Il viendra réinstaller le processeur le samedi 16 février. J'ai oublié de vous dire qu'il est devenu depuis un certain temps membre de l'association SER 05. D'ici qu'il attrape le virus !

Dans le même temps, Antoine, notre président, détecte un autre problème, une différence de voltage non négligeable entre le pont tournant de la Méridienne Chavin et le reste du réseau.



12,3 volts alors qu'il faudrait 15,7 volts

Michel finit de peindre certains éléments du pourtour du réseau.

Pierre peint lui aussi. Eh, oui, ce n'est pas fini, il peint les rails de la gare de Carabès. Mais il participe, comme tous d'ailleurs, à l'élaboration du réseau.

Et, en tant qu'ancien cheminot, il s'y connaît.

Une voie, un signal, un décor, ça ne se fait pas comme ça. Il faut imaginer, s'inspirer du réel, adapter le projet à un gabarit déjà existant.

Mais de temps en temps, tous ces membres, ô combien actifs, font rouler les trains et c'est la récompense de ce travail long et parfois fastidieux.

samedi 17 février

Résumé de la semaine précédente :

Une différence de voltage a été détectée entre le pont tournant de la Méridienne Chavin et le reste du réseau. Après analyse, Antoine de *L'Escale* avait, à distance, pensé à une solution : relier avec un fil électrique de 2 cm deux points de soudure sous la carte électronique Arduino (système informatique en licence libre) du pont.

C'est ce que va faire Nans aujourd'hui. Et, ça marche ! La liaison électrique prévue sur la carte électronique de la Méridienne Chavin permet d'éliminer cette très ennuyeuse différence de voltage.

Ce jour-là, c'est toujours au téléphone et toujours avec Antoine de *L'Escale*, que Nans travaille. Il faut dire qu'il possède la maîtrise de l'informatique. Ainsi, peut-il procéder, à la demande d'Antoine de *L'Escale*, à des relevés nécessaires à la programmation des TCO de Carabès et de la Méridienne Chavin.

Dans le même temps, on notera que tout le monde s'affaire autour de la Méridienne Chavin, Antoine programme sur le logiciel des itinéraires d'entrée et de sortie de la plaque tournante.

Alain est venu à l'atelier. Une nouvelle recrue c'est toujours bien. Il avait pris, à son tour, du travail à faire à la maison. Il est revenu avec des sapins qui vont être implantés près de la scierie.

samedi 24 février

Jean-Paul travaille toujours sur les protections en plexi. Il cherche une solution pour fixer une plaque plus haute que les autres qui va protéger le viaduc. Ce sera plus long et exigera encore plus de patience et de minutie.



Alain est venu avec une ébauche de pont...

C'est maintenant que vous allez comprendre pourquoi la voie étroite était à l'honneur...

Sachez que nous sommes dans une phase de conception. Il s'agit de construire un pont à **voie étroite**, pont qui enjambrera les deux voies

principales, “normales”, pont qui reliera la scierie à l’une des voies



marchandises de la gare de Carabès.

Et c’est tous ensemble qu’ils y travaillent et qu’ils imaginent comment tout ceci va pouvoir être réalisé.

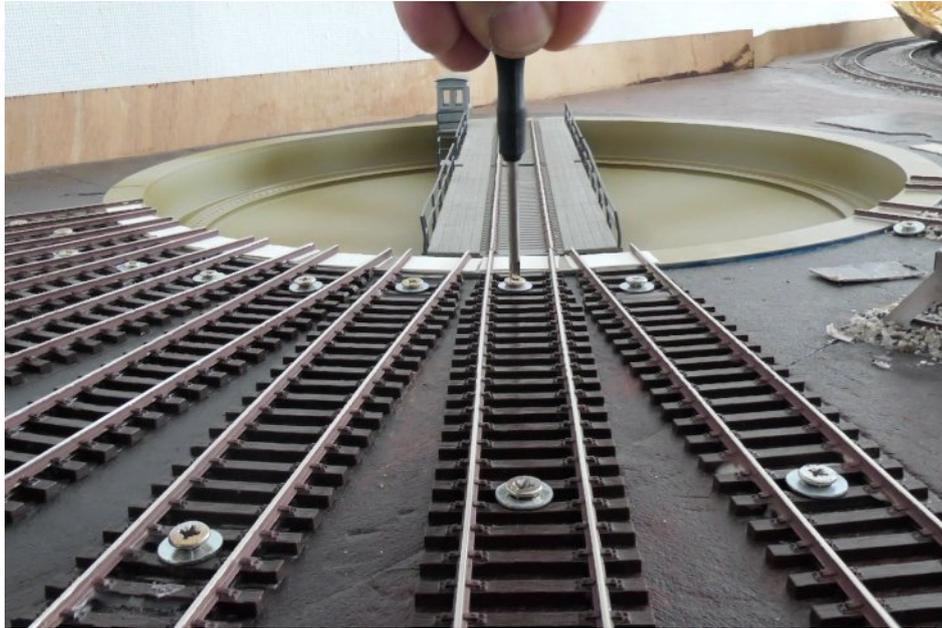
Gérard, tout en cogitant, fixe le mur de soutènement côté scierie. Ce mur est



en Dépron et il a tracé les pierres une à une pour lui donner l’aspect d’un vrai. Evidemment les pierres vont d’ici peu prendre couleur. Ce n’est pas du marbre !

Et, puis, grande première, Alain a pris, ce jour-là, sa première leçon de conduite. Il s’est frotté à l’utilisation du TCO de Saumane en traçant des itinéraires et en pilotant les machines via une tablette. Une expérience qui l’a séduit.

Antoine s'affaire encore autour du pont tournant de la Méridienne Chavin. Il aligne les voies qui partent du pont tournant vers les remises.



Sait-on ce que sont les remises ? Les remises sont les voies qui sont sous la rotonde, elles servent à garer les machines. Sur notre réseau, il y en a neuf. Ces voies de remises ont souvent été, en France du moins, sous une rotonde. C'est aussi notre cas.

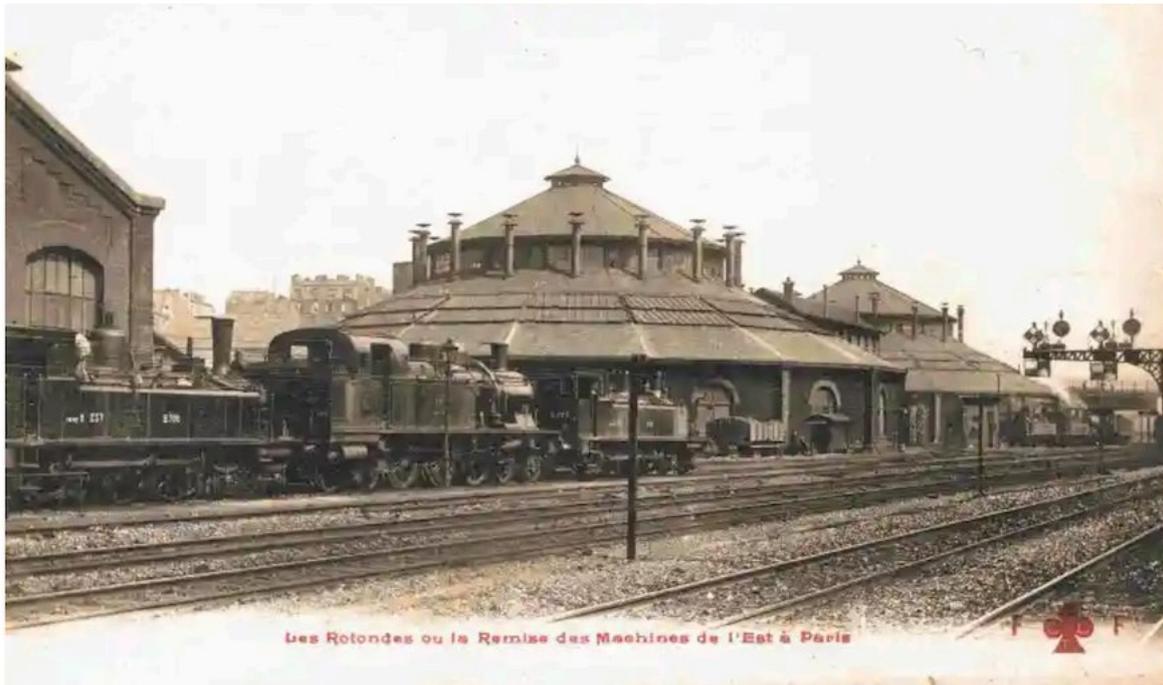
Un peu d'histoire grâce à Clive Lamming et son site *Train consultant.com* :

(En Angleterre) tout l'art du chef de dépôt avisé consiste à ranger ses locomotives en mettant « au fond » celle qui sortira la dernière et « devant » celle qui sortira la première. Ceci explique que, tout aussi rapidement, les réseaux français se tournent vers la remise circulaire, ou rotonde, qui permet de dégager à volonté telle ou telle machine individuellement sans avoir à déplacer les autres.

C'est ainsi que la rotonde ou encore dite « remise annulaire », avec son pont tournant, apparaît dès 1849 dans les installations de la gare de l'Est, au dépôt de la Villette, si l'on se fie aux documents de l'époque.

Ce serait la plus ancienne rotonde de France, avec une charpente en bois et un diamètre de 37 mètres, offrant un éventail de 8 voies (...).

Notons que, devenue trop petite pour la gare de l'Est, cette rotonde sera démontée et reconstruite à Nogent-sur-Marne pour les besoins de la ligne de



Les rotondes ou « remises annulaires » de La Villette vues vers 1910, pionnières du genre en France. Ce genre de rotonde, entièrement couvert, recevra parfois le surnom de « rotonde à chapeau ».

Vincennes et quand cette ligne abandonnera la traction vapeur en 1969 avant de devenir la ligne « A » du RER la rotonde était encore en service et en état d'origine !

Information 1

A partir du 1er octobre 2024, SER 05 proposera à l'Office du tourisme de Serres une exposition sur l'histoire du modélisme ferroviaire.

Nous en reparlerons bien sûr !!!

Information 2

Pierre a fini de peindre ! Je répète Pierre a fini de peindre !
Quoi ? Les rails, bien sûr. Ils sont de cette belle couleur rouille qui les rend semblables aux vrais. Ne subsiste que la brillance de la bande de roulement, c'est-à-dire le haut du rail ! Bravo Pierre !

