

## Compte rendu de janvier 2025, n° 39

Un peu d'exotisme en ce début d'année. Nous allons au Vietnam découvrir la gare de Dalat. Pourquoi ?

Parce qu'elle a été construite sur le modèle de celle de Trouville-Deauville.

Parce que c'est Emmanuel Caron, président de *l'Association des Amis de l'Écomusée du Cheminot Veynois* qui nous a ramené information et images de cette gare.

La gare de Dalat, a été conçue par deux architectes français, rien d'étonnant à cela, nous sommes en 1932, le Vietnam est encore l'Indochine et son gouverneur est Paul Doumer. Elle est de style art déco et possède, en effet, comme celle de Deauville, trois toits qui évoquent, du moins pour celle qui est au Vietnam, les trois monts de Dà Lat.





Elle est devenue aujourd'hui une petite ligne touristique mais elle possède encore cette superbe locomotive à vapeur, une 131.

Nous avons sélectionné cette gare parce qu'elle nous était inconnue et parce que c'est Emmanuel qui nous en a parlé.

Moi, je veux aussi parler par le truchement d'Emmanuel, président de l'association, de ce qui va se passer à Veynes le 1er février 2025.

Ce jour-là, il y a 150 ans, le train est arrivé dans la vallée du Buëch et donc à Veynes. Il va se passer plein de choses tout au long de l'année dans la petite ville anciennement cheminote ! Je vous tiendrai au courant.

Mais sachez d'ores et déjà que les bénévoles de l'écomusée vont donner un petit spectacle le 10 mai à 20 h au Quai des Arts, intermède intitulé *On a volé la rotonde*. Réservez dès à présent cette soirée !

samedi 4

C'est la reprise.

Des cousines et cousins de Michel, les cousins Melquion sont venus visiter le réseau. L'un d'eux, Bruno, ancien cadre EDF, passionné de technique a été vivement intéressé par le système informatique.

Antoine et Pierre se mobilisent à nouveau pour voir comment installer les signaux. On se souvient que le problème venait du fait que l'on ne pouvait pas installer autant de signaux que ce qui serait nécessaire en réalité. Il faut donc composer tout en essayant de les organiser de façon rationnelle. Mais, selon la formule consacrée, c'est plus facile à dire qu'à faire.

Pierre, ancien cheminot, veille au grain.

Jean-Paul, lui aussi, peaufine son projet : créer une voie étroite qui s'accrocherait à la montagne, passerait dans un tunnel et irait de la scierie à la cité Lez- Fontarache.

Gérard est arrivé avec le sourire et la gare de Carabès finie. Elle est superbe !



*La gare de Carabès*



*Les voyageurs en attente du 16 h 51, en gare de Carabès*

Ce jour-là, nous avons trouvé dans la boîte aux lettres de SER 05 la carte de vœux de Mme Allemand, députée des Hautes Alpes.

C'est la reproduction d'une carte postale ancienne qui représente la gare de Veynes, attendrissante et nostalgique comme toutes les cartes de ces époques révolues.



Elle l'avait déjà choisie lorsqu'elle était venue nous voir d'où sa réponse à ma question : "D'où vous vient cet intérêt pour le train ? "(voir le dernier compte rendu de de l'année 2024).

samedi 11

Le travail préparatoire sur les signaux continue.

J'en profite pour vous donner un extrait d'un long, très long mais très clair document pédagogique de la SNCF (Document pédagogique EPSF) concernant, justement, les signaux.

Les trains doivent circuler en toute sécurité. Les risques majeurs liés aux circulations ferroviaires sont les suivants :

**le rattrapage** des trains qui circulent dans le même sens sur la même voie ;

**la prise en écharpe**, c'est-à-dire la collision latérale de trains qui circulent sur des itinéraires convergents ;

**le nez à nez, c'est-à-dire la collision frontale de trains qui circulent en sens contraire sur la même voie;**

**le déraillement ;**

**la collision avec un obstacle.**

On prévient ces risques notamment par :

- **la mise en place d'une signalisation ;**
- **l'établissement d'un régime d'exploitation de la ligne (double voie, voie banalisée, voie unique) ;**
- **la mise en place d'un système d'espacement des trains ;**
- **la mise en œuvre de procédures d'exploitation.**

Copiez ce lien pour plus de détails (et, il y en a !) :

<https://www.securite-ferroviaire.fr/sites/default/files/reglementations/pdf/2023-03/document-pedagogique-signaux-regimes-exploitation-v1.pdf>

Vous comprenez mieux pourquoi il est très important de poser des signaux le long des voies, de savoir les "lire", de les suivre et de s'y plier.

Nos petits trains ne seront pas exemptés de ces règles de conduite !

samedi 18

Des signaux sont posés :

- 2 signaux de manoeuvre à La Méridienne-Chavin, tous les deux "carré violet" (arrêt absolu) et "manoeuvre" (autorisation départ)
- 1 plus complexe, à l'entrée de la gare de Carabès : il distribue l'accès aux voies amenant à la gare voyageurs/marchandises de Carabès et à la voie d'évitement (grandes lignes) de cette dernière.

Pierre, en cheminot-conducteur expérimenté, a supervisé les emplacements et les types de signaux nécessaires.

Ils ont été programmés sur les itinéraires par Antoine.

Michel a fixé au mur une nouvelle carte pédagogique qui donne l'état du réseau français dans les années 70.

Elle a été chinée à Marseille et présente le parc SNCF de ces années-là. On note qu'il y a encore des vapeurs !



samedi 25

Nans et Jean étaient là.

La construction du pont routier au-dessus des voies nécessite les conseils de Michel, ancien de la DDE. Michel, Jean, Gérard et plus tard Alain choisissent, après moult réflexions, une forme de pont. Ils optent pour une double arche en béton. Gérard va la dessiner et utiliser à nouveau les compétences en découpe laser d'Alain de Gap.



*ébauche du pont routier*



Jean-Paul et Michel s'occupent du chantier en cours. Celui dont nous avons déjà parlé. Ils creusent la montagne et travaillent à la pose du tablier c'est-à-dire le soubassement de la voie qui sera en port-à-faux et surplombera les voies principales. On suivra les travaux, bien sûr.



En parallèle, d'autres travaux se poursuivent.

Sur le réseau, nous avons ajouté 3 signaux :

- 1 sortie Pré-Haut, patte d'oie direction Carabès/évitement Carabès
- 1 retour de la rampe hélicoïdale, patte d'oie direction Carabès/évitement Carabès
- 1 sortie "tiroir" Saumane

Nans et Antoine programment, comme souvent ! Ce jour-là, c'est la programmation du fonctionnement du premier de la liste ci-dessus qui doit être synchronisé avec les itinéraires. C'est très complexe, donc très long.

On termine en remontant dans le temps.

Fermez les yeux, nous sommes le 1er février 1875.

Ce jour-là, même pour ceux qui savaient, c'est-à-dire tous les hommes qui avaient construit la voie et toutes les femmes qui les avaient nourris et même tous les enfants qui étaient nés durant ce long temps de chantiers divers, la surprise a été de taille. Sidérés par le bruit assourdissant, par la fumée suffocante et la vitesse effarante, ils ont vu passer leur premier train.

Demain, à Veynes, nous l'accueillerons à nouveau, à 10 h sur le quai de la gare, certains avec seulement un sifflet et un chapeau, d'autres habillés en steam punk, tous avec le sourire et l'espoir qu'il roule encore longtemps sur nos lignes et l'écomusée sera ouvert toute la journée !