Belgique - België
P.P. - P.B.
4400 FLEMALLE HAUTE
BC30162

P705008

A.S.B.L.

AMICALE DES CONDUCTEURS LIEGE & HUY

Secrétariat et éditeur responsable

MICHELLE Pierre-Yves
Rue de l'arbre Saint Michel, 12
4400 FLEMALLE

Composition et mise en page PY. Michelle

Destinataire

PERIODIQUE TRIMESTRIEL - SEPTEMBRE 2007 - N°98 - LIEGE X

241 PLM

Planning de l'année 2007

Date	**Activité**	**Lieu**
Samedi 10 Mars 2007	Repas de retrouvailles	A « l'eau en fleur » Rue du centre, 12 Soheit Tinlôt
Samedi 5 Mai 2007	Excursion:	Visite de la belle ville de Bruges
Samedi 4 Août 2007	Barbecue avec sa journée détente	Rond Chêne à Esneux
Samedi 13 Octobre 2007	Bal avec son souper	Aux Salons du Beaurevoir à Alleur
Vendredi 16 Novembre 2007	Assemblée Générale	Dépôt des conducteurs

Pensions

Vendredi 02 novembre 2007	Jean-Marie COLLIN	Dépôt des conducteurs

Voir aussi le site de l'amicale et des loisirs du dépot des conducteurs de liège - www.cteliege.be
Adresse mail amicalefly@hotmail.com - cotisation annuelle de 13€ au compte 001-1506138-95

A peine les feux de notre incontournable barbecue se sont-ils éteints que nous vous présentons déjà notre soirée d'octobre, manifestation qui clôture nos activités de cette année.

Après avoir congratulé nos collègues admis à la retraite cette année, nous partageons la table tous ensemble avant de terminer la soirée en musique.

Cette activité engendre des dépenses assez lourdes, nous organisons une tombola pour couvrir une partie des frais; nous sommes persuadés que vous réserverez un bon accueil à nos courageux vendeurs.

Certains d'entre vous s'étonnerons peut être de la nouvelle présentation des billets de tombola. Si nous avons remplacé le traditionnel billet à souche détachable par des cartes à cinq numéros, c'est d'abord par soucis d'économie (les frais d'impression sont moins élevés), mais aussi de facilité (plus besoin de rentrer les souches pour le tirage manuel) de plus, avec les moyens infaillibles que l'informatique nous propose, les opérations relatives au tirage sont simplifiées et plus rapides. Rassurez-vous vos chances de remporter un de nos nombreux lots restent intactes.

Jean MARENNE

« 241 PLM »

Elle devait être le chef-d'oeuvre du PLM en matière de traction et surpasser toutes les locomotives, notamment les Pacific pourtant déjà brillantes. Mais la Mountain du PLM ne fut pas à la hauteur des espérances mises en elle et trop ouvertement proclamées. En fait, elle ne devint vraiment bonne qu'en ressuscitant 23 ans plus tard sous la forme de la 241P de la

La Fin de la vapeur pour bientôt.
Les 241 A montrèrent vite leur défauts : chauffages de bielles motrices, vibrations inquiétantes à 110 km/h, « pilonnage » des rails à certaines vitesses. Il fallut limiter leur vitesse en service à un prudent 100 km/h, faisant d'elles en fin de compte, des machines plutôt puissantes mais peu rapides, que les pur-sang escomptés. Finalement en 1984, la SNCF reprend les études de la 241 C et en fait la 241 P, qui sera une excellente machine roulant à 120 Km/h en tête de train de 800t. Mais la vapeur finissait son règne.

Caractéristiques techniques
Type: 2411 A
Moteur: compound 4 cylindres
Cylindres haute pression: 510 x 650 mm
Cylindres basse pression: 720 x 700 mm
Diamètre des roues motrices: 1790 mm
Surface de la grille du foyer: 5 m²
Pression de la chaudière: 16 kg/cm²
Masse: 119 t
Longueur: 16,45 m
Vitesse: 110 km/h

Des Projets de 1923 aux essais de 1925

C'est cette année-la que l'aventure commence: comme l'ensemble des réseaux européens, le PLM est confronté au problème de l'accroissement des poids et de la demande de vitesse accrue pour les trains de voyageurs rapides. Les pacific peinent, notamment entre Laroche et Dijon sur la grande ligne impériale Paris-Lyon-Marseille, ou entre Dijon et Vallorbe, sur la grande ligne vers la Suisse. Le PLM fait étudier une 241, c'est-à-dire une Pacific allongée par adjonction d'un essieu moteur supplémentaire, donc comportant un appareil de production de vapeur plus grand et plus puissant, ceci selon les normes américaines de l'époque. Le prototype 241 A 1 est prêt en 1925. Les essais faits sur la célèbre rampe à 8 ‰ du Seuil de Bourgogne donnent des résultats satisfaisants avec 625 t hissées à 80 km/h sur la distance Laroche-Blaisy Bas et même 800t sont remorquées ultérieurement à la même vitesse. soit beaucoup plus que ce que font les Pacific du moment qui auraient remorque 300 a 400t à cette vitesse sur la rampe. Les puissances développées sont estimées à plus de 2200 ch. Le PLM commande alors une série de 144 machines, qui seront construites jusqu'en 1932.

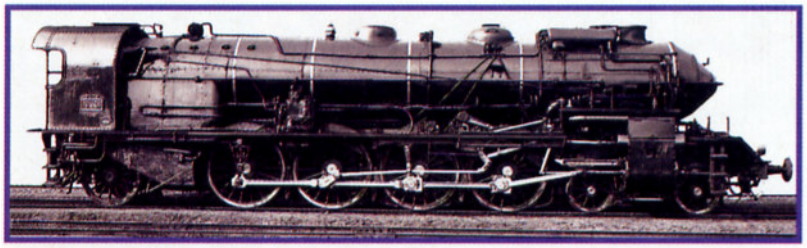
La même, mais plus économique

Après quelques années d'utilisation des 241 A, te PLM fait étudier la 241 B. qui devrait consommer moins pour une puissance égale, impressionne par les résultats obtenus en Allemagne par le constructeur Henschel el la S10 à haute pression. Le constructeur allemand s'engage à faire économiser 20 % de combus-tible et livre en 1930, la 241 B 1 qui tient ses promesses. Mais, comme il en est toujours ainsi dans l'histoire des chemins de fer, cette locomotive,trop différente des autres, ne fit pas l'objet d'une série pour des raisons de maintenance et de conduite spéciales et de difficulté d'intégration dans le parc courant.

Les autres 241 du PLM

Toutefois, de cette expérience naît la 241 C dont la chaudière, si elle n'est pas à proprement parler à haute pression, voit sa pression portée a 20 kg/cm². Surtout, ses bielles attaquant les 2e et 3e essieux moteurs au lieu de cette curieuse disposition d'origine de très courtes bielles attaquant les 1e et 2e essieux. Quant à certaines des 241 A. elles sont transformées, durant les années 1930, avec des pas-sages de vapeur agrandis, un échappement double à croisillon, des écrans parefumée, etc. Elles offrent de bien meilleures performances que les 241 A d'origine et prennent le nom de 241 D, formant une série de 48 machines.

En Couverture, la 241 C 1, qui est l'ancêtre de la 241 P SNCF



Ci-contre, une 241 A avec son paraboloïde de Prandl lui ayant valu le surnom de « cigare » et sa célébrité mondiale - Noté la très courte bielle motrice attaquant te 1e essieu moteur

JÖELLE ET DANIEL
AINSI QUE LA FAMILLE

VOUS REMERCIENT DE TOUS GESTES DE SYMPATHIE
QUE VOUS NOUS AVEZ ADRESSÉS
LORS DU DÉCÈS DE

LÉON BAILLY

Désiré DE CEULAER

1926 – 2007

Pendant les jours pénibles passés à l'hôpital, vos encouragements l'ont bien aidés à supporter la souffrance.

Quand il nous a quitté, vous avez été nombreux à nous soutenir au moment de cette terrible épreuve

Avec moi, mes enfants et petits enfants, nous vous en sommes reconnaissants, et vous remercions encore, pour vos fleurs et votre présence en ces moments difficiles

Liliane WANSON (DECEULAER)

Monsieur et Madame
Roger et Christiane THIRY-DUPONT
Les familles BERGER, PHILIPPEKIN et apparentées

très sensibles aux marques de sympathie que vous leur avez témoignées lors du décès de

Monsieur Nicolas THIRY

vous prient de trouver ici l'expression de leurs remerciements.

houben-nihoot

GRANDE SOIREE ANNUELLE
Samedi 13 octobre

Aux Salons du Beaurevoir à Alleur

C'est avec un grand plaisir que le comité vous convie aux Salons du Beaurevoir « Salle Églantine », dès 18h30 pour notre grand bal précédé du repas.

Un verre vous sera servi afin d'honorer nos jeunes retraités de l'année.

Tout comme l'année passée nous vous proposons ensuite un buffet ainsi qu'un dessert afin de prendre des forces pour la soirée dansante qui débutera vers 21 heures.

Comme chaque année, c'est pendant la soirée que la tombola de l'amicale sera tirée. Nous espérons de ce fait que vous nous aiderez à écouler les dernier billets encore disponibles. La liste des lots sera disponible vers minuit, les lots pourront être retirés directement pendant la soirée.

La participations au frais

Pour les adultes membres en règle de cotisation est de 15 €.
Pour les adultes non membres est de 20 €.
Pour les enfants (de moins de 12 ans) est de 10 €.

Comment venir nous rejoindre ce jour de fête?

C'est très simple Autoroute E 40 sortie n°32 « Alleur », passer devant le « Makro » avenue du progrès et rouler tout droit sur 1,5 km. Juste après le carrefour en croix vous y êtes, c'est le bâtiment à votre droite.

Les inscriptions doivent nous parvenir avant le 3 octobre, soit :

- Dans la boîte aux lettres de l'amicale au local des conducteurs de Liège.
- Chez Pierre-Yves MICHELLE rue de l'arbre Saint Michel,12-4400-FLEMALLE
- Par téléphone au 0473/99.85.34 (Pierre-Yves MICHELLE).
- Par mail à amicalefly@hotmail.com.

Payement au compte de l'amicale 001-1506138-95.

Bulletin de participation pour le bal du 13 octobre 2007

Bulletin à faire parvenir au secrétariat avant le 3 octobre.

Je soussigné ……désire participer au bal du 13 octobre 2007.

Inscription:

……. Adulte(s) en règle de cotisation	….. X 15 €	=……€
……. Adulte(s) non membre(s)	….. X 20 €	=……€
……. Enfant(s) (-12 ans)	….. X 10 €	=……€
	TOTAL	=……€

Que je verse au compte 001-1506138-95 de l'amicale. Signature

Chers membres,

Au mois d'août nous avons fait notre barbecue annuel, je tiens à vous remercier pour votre participation. En effet c'est agréable de voir autant de monde (100 personnes) lors d'une activité. Cela nous motive pour organiser nos prochains rendez-vous.

A propos de prochains rendez-vous dans ce périodique, nous vous invitons à notre bal et souper annuel. Réservez-lui le même accueil, venez nombreux.

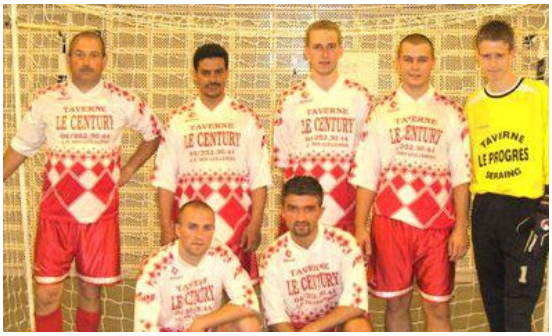
J'attire votre attention sur la date limite d'inscription, qui nous est imposée (dans ce cas-ci par le traiteur). Comme à toutes nos activités, nous aurons des retardataires, que nous essayons toujours d'avoir avec nous dans la mesure où cela nous est possible, mais cella n'est pas toujours le cas. Pensez donc à vous inscrire le plus tôt possible, pour vous et nous éviter des soucis inutiles.

Le secrétariat.

€€€

Cocoricooo!!!

Pour une fois parlons de sport et soyons fiers! Le 21 juin a eu lieu, à Namur, la finale du tournoi national de mini foot SNCB et l'équipe liégeoise composée des conducteurs et des chefs garde de notre dépôt a fini sur la plus haute marche du podium. Bravo à eux.



RIONS UN PEU

Un couple est marié depuis 20 ans.
Chaque fois qu'ils font l'amour, le mari insiste pour qu'ils le fassent dans l'obscurité.
Après 20 ans, la femme commence à trouver ça ridicule.
Elle décide donc de casser cette manie. Un soir, alors qu'ils sont au beau milieu de leurs ébats torrides, elle allume la lumière.
Elle regarde vers le bas et voit que son mari tient à la main un vibromasseur !
" Maudit impotent, s'écrie-t-elle. Comment as-tu pu me mentir toutes ces années ? "
Son mari la regarde droit dans les yeux et lui répond :
" OK ! Je t'explique le jouet et tu m'expliques les enfants ! "

Einstein se trouve à un cocktail et un quidam vient l'aborder.. Einstein lui demande :
- Quel est ton QI ?
- 250, dit-il.
Alors, Einstein lui parle de la relativité, des trous noirs.

Un peu plus tard, une autre personne vient l'aborder. Einstein lui demande :
- Quel est ton QI ?
- 150, dit-il.
Alors, Einstein lui parle du droit international, des problèmes éthiques dus aux manipulations génétiques.

Un peu plus tard, une troisième personne vient l'aborder. Einstein lui demande :
- Quel est ton QI ?
- 100, dit-il.
Alors, Einstein lui parle du gouvernement, des prêts hypothécaires, du prix de l'essence...

Un peu plus tard, une autre personne vient l'aborder. Einstein lui demande :
- Quel est ton QI ?
- 50, dit-il.
Alors, Einstein lui parle de Loft Story, Star Academy, l'île de la Tentation.

En fin de soirée, une dernière personne vient l'aborder. Einstein lui demande :
- Quel est ton QI ?
- 10, dit-il.
Alors Einstein lui dit : - Eh qwè, m'fi, le Standard, qué novel ?

Avant de quitter son hôtel, un voyageur se plaint:
- J'ai trouvé une puce morte dans mon lit!...
- Oh, dites-moi, quelle histoire pour une puce morte!
- C'est qu'il y avait toutes ses copines à l'enterrement...!

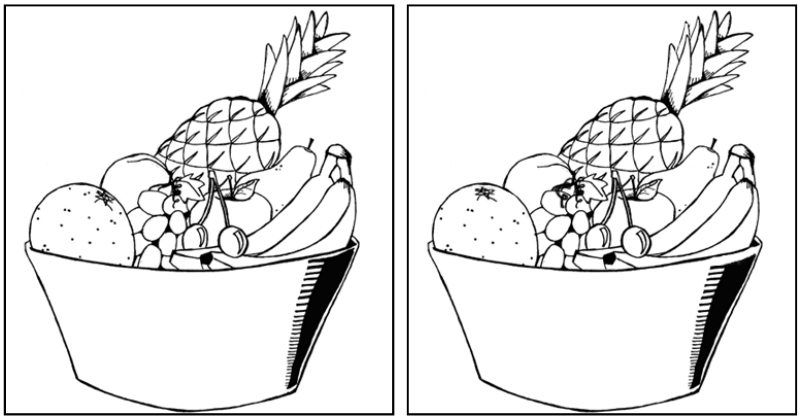
Mots croisés.

Horizontalement
1 Maisons délabrées **8** Fréquentées **16** Elargira l'orifice **17** Jamais entendu **18** Enleva **19** Entrés dans la grille **20** Souvent liés par des baux **22** Désert rocheux **23** Symbole de métal **24** Façonné à la machine **26** S'encroûta **28** Rendrai plus autonome **32** Copié **34** Existence **35** Baignoire **36** Suivraient **42** Possessif **43** Levant **44** Enlevons **45** Malentendant quand il est question de feuille **47** Bâtons de commandement **50** Bloquera **55** Système de codage utilisé en télévision **56** Dit d'une voix forte (s') **58** Pas trop dur **59** Vaniteux **62** Adversaire **66** Irritant au goût **68** Garda secret **69** Tabassée **70** Honteusement **76** Train **77** Pousse un cri rauque **78** Petit volume **79** Eux **80** Remit sur la table **83** Chemin bordé d'arbres **86** Sortie **87** L'intervalle **88** Relative à l'ascendance **90** Aidées **91** Qui ont perdu leurs parfums

Verticalement
1 Réalisés par des machines **2** Direction de l'eau **3** Jeu de portes **4** Rebattu **5** Répétition **6** Fin d'infinitif **7** Qui contient du chlorure de sodium **8** Comprendre **9** Grison **10** Petite monnaie **11** Arriverai **12** On les prend pour être confortable **13** Matadors **14** Décapitation **15** Lances **21** Possèdent **25** Pronom réfléchi **27** Blocage **28** Dit dans le but d'être écrit **29** Et tout le reste **30** Informera **31** Uni **33** Il est sécrété par une glande **37** Cajolaient **38** Quart chaud **39** Décoration **40** Espace temps **41** Epuisa **46** Réseau intelligent **48** Polypropylène **49** Bruit sec **51** Aire **52** Ebranle **53** Disque plein **54** Nimbées **57** Chrome **59** Hypnotisa **60** Places à proximité **61** Etats de médium **63** Zéro **64** Période géologique **65** Hauteur de la voix **67** Pour environ **71** Chamarrés **72** Substances contenues dans l'urine **73** Au goût acide **74** Perdu **75** Sur ré **78** Fusionne **81** Enlevé **82** Etendue verte **84** Plante à fleurs bleues **85** Ligne aérienne triphasée **89** Abréviation de large voie

1	2	3	4	5	6	7	■	8	9	10	11	12		13	14	15
16							■	17					■	18		
19					■	20	21						■	22		
23		■	■	24	25				■	■	26		27			
	■	28	29						30	31						
32	33				■	■	■	■	34			■	35			
36					37	38	39	40				41	■	42		
43			■	■	44					■	45		46	■	■	■
47			48	49				■	50	51				52	53	54
■	■	■	55			■	56	57				■	■	58		
59	60	61	■	62		63						64	65			
66			67	■	68			■	■	■	■	69				
70				71				72	73	74	75				■	
76						■	■	77					■	■	78	
79			■	80		81	82				■	83	84	85		
86			■	87					■	88	89					
90									■	91						

Jeu des 7 erreurs.



Sudoku

		4				9	6	
7						4	2	5
			6		3	8	7	
3			8		5			
	9						5	
2			9	1				
5								6
	3	7			4	2	9	
	8	6	3		9			

			3	7		1		5
8				1	6			
		3	4			6		
3		4	9					
	5						8	
		2			5	4	6	
	2	6	8	9			5	
1								
5	9	8		3			7	4

Quelques petites recettes

Crème de chicons aux crevettes

Un potage agréablement raffiné qui présente l'avantage non négligeable de ne demander que peu de travail.

INGREDIENTS (6 personnes)
- 500 g de chicons
- 100 g de crevettes de la mer du Nord
- 4c. à soupe de farine
- 2 branches de céleri blanc
- 1 oignon
- 1,5 L de bouillon de poule (3 cubes dissous dans 1,5 L d'eau bouillante)
- 1 dl de crème fraîche
- 1 jaune d'oeuf
- 2 c. à soupe de beurre
- 2 c. à soupe de persil finement haché

PREPARATION
Laissez dégeler les crevettes pendant 30 min., à température ambiante et épongez-les.

CUISSON *(40 min.)*
1. Faites fondre 2 c. a soupe de beurre dans une grande casserole. Faites-y revenir l'oignon émince jusqu'a ce qu'il devienne transparent. Ajoutez les morceaux de céleri et de chicons. Faites étuver pendant 10 min.
2. Ajoutez ensuite 4 c. à soupe de farine et mélangez bien.
3. Tout en remuant, versez le bouillon de poule. Faites cuire à feu doux pendant 20 min.
4. Mixez très finement et ajoutez-y les crevettes dégelées. Laissez encore sur le feu pendant 1 min.
5. Dans une soupière, mélangez le jaune d'oeuf, la crème fraîche et le persil finement haché. Versez-y la soupe de chicons et mélangez bien.
6. Servez immédiatement et accompagnez de pain français ou de fines tranches de pain gris.

CONSEILS
- Pour une présentation plus raffinée encore, réservez un peu de crevettes et de persil haché pour garnir votre crème de chicons, dans la soupière et les assiettes.
- Pour les amateurs: vous pouvez remplacer les crevettes par de petits morceaux de crabe.
- La crème de chicons est également délicieuse "nature" sans crevettes. Dans ce cas, garnissez-la d'un chicon très finement coupé et préalablement étuvé dans du beurre pendant 2 à 3 min.
- Vous pouvez préparer ce potage à l'avance (jusqu'au passage au mixeur). Vous ne devrez ainsi plus vous charger que de la présentation.
- Si vous désirez réchauffer un restant de potage à la crème, veillez à ce qu'il ne bouille pas; sinon il tournerait.

Rôti de filet de dinde farci, sauce aux fines herbes

Un plat d'un grand raffinement qui présente de plus I'avantage de très peu devoir mettre la main à la pâte.

INGREDIENTS (4 à 5 personnes)
- 1 filet de dinde farci (± 1,5 kg)
- 1 ravier de cressonnette
- *2* portions de cerfeuil
- 0,5 dl de cognac
- 100 g de crème épaisse
- 1,5 dl de bouillon de poule (1/4 de cube dissous dans 1,5 dl d'eau très chaude)
- 3 c. à soupe de beurre
- 1 c. à soupe de farine
- sel et poivre

PREPARATION *(5 min. + 2 h au four)*
1. Mettez le rôti surgelé dans un plat à four. Garnissez de quelques noisettes de beurre (2 c. à soupe).
2. Glissez le plat au four préchauffé à 225 °C. Laissez colorer pendant 40 min. Abaissez ensuite la température à 180°C et poursuivez la cuisson pendant 1.20 h. Salez et poivrez. Arrosez régulièrement de jus de cuisson.
3. Laissez "reposer" le rôti pendant que vous préparez la sauce. Déglacez les sucs de cuisson avec 1,5 dl de bouillon de poule. Versez la sauce dans une poêle, à travers un tamis. Portez à ébullition. Versez 0,5 dl de cognac et intégrez-y la crème épaisse. Laissez bien bouillir pendant quelques instants.
4. Coupez la cressonnette juste sous les feuilles et hachez finement les feuilles. Ajoutez la cressonnette hachée et le cerfeuil surgelé à la sauce. Laissez dégeler le cerfeuil dans la sauce.
5. Mélangez 1 c. à soupe de beurre et 1 c. à soupe de farine. Ajoutez ce mélange petit à petit à la sauce, de manière à la lier légèrement.

PRESENTATION
Coupez le rôti en grosses tranches et servez la sauce séparément. Accompagnez de haricots fins ou de salade et de pommes pin.

c'était l'expression d'un ras-le-bol. Parce qu'aujourd'hui notre filière est en manque d'effectifs. Il faut comprendre que nos congés, ce n'est pas quatre semaines pour partir l'été et une semaine pour aller au ski. En gros, c'est trois semaines en été, point final. Et pourquoi? Parce qu'on se garde des congés pour les prendre, un parci un par-là, histoire d'avoir une vie de famille. Le gars qui ne veut plus de sa famille, c'est facile, il suit son roulement tranquillement, il est sûr de se faire chasser.

C'est quand même un des métiers où le pourcentage de divorcés et de célibataires est le plus important. »

— Patrick Herbain: «C'est qu'à l'heure actuelle la femme souhaite être l'égale de l'homme. Elle doit aussi pouvoir choisir sa vie, ce qui est logique. Avant, elle suivait l'époux, et puis terminé. Mais elle a droit autant que nous à une vie sociale, elle veut profiter de la vie, c'est normal. Donc, ça crée des conflits. »

— Franck Gatounes: «C'est toutes ces choses-là, le travail. Il est fréquent qu'un agent de conduite se dise : "Quand je fais mon travail, je ne peux pas le faire correctement, par ce que je ne peux pas aller au bout de ma mission, parce qu'il y a du rouge, parce qu'il y a ceci, parce qu'il y a cela..."Tout s'additionne. Et à ce moment-là, tout ressort en même temps. Son congé refusé fait qu'il n'a pas pu aller voir sa famille, ou bien pendant la sieste le gamin a pleuré et il a dû se réveiller. Tout ça ressort au moment où l'agent de conduite dit : "Mon travail, c'est de faire l'heure et j'arrive pas à le faire." Ça fait beaucoup de négatif. »

— Patrick Herbain: «Et le fait d'être tout seul, ça compte énormément. Dans un bureau, le gars qui fait une boulette peut demander conseil à son collègue pour corriger le tir. Que nous, si on en fait une, on la paye comptant. J'ai pas le temps de dire: "Qu'est-ce que tu aurais fait à ma place ?" Je dois la rattraper tout seul. Pendant le boulot, il n'y a jamais d'échange. Les échanges, c'est après coup. »

— Franck Gatounes: «Le problème, c'est que les conducteurs sont seuls pendant leur journée. Il est rare de rencontrer quelqu'un. Ou alors juste à la prise de service, on peut rencontrer un collègue qui vient de finir et qui est pressé de rentrer. Ce qui fait que même après coup, on a du mal à échanger sur ce qu'on vient de faire. Même lorsque je fais quelque chose de bien, il n'y a personne pour me dire que j'ai bien travaillé, qui me tape sur l'épaule en me disant: "T'as bien bossé." Parce que je suis tout seul. À la fin de mon service, je ne rencontre personne. Il ne reste plus que mon chef pour me le dire, et encore s'il y pense, car il ne m'accompagne que quatre fois par an. »

La question des horaires est liée à d'autres questions fondamentales : celle des objectifs de l'entreprise - faut-il ou non développer les diverses sortes de trafic? -, celle des moyens financiers, qui, par ricochet, pose la question de la privatisation, celle de la sécurité - jusqu'où peut-on restreindre les moyens sans compromettre la sécurité du transport ? -, celle du service public - faut-il miser sur la qualité, y compris en banlieue? -, celle de l'aménagement du territoire, de l'organisation des transports pour équilibrer transport par route et ferroviaire. Les réponses concernent non seulement les conducteurs et les cheminots, mais, bien au-delà, la nation tout entière. Cependant, il est une donnée qui est toujours négligée : c'est notre vécu, c'est-à-dire les conséquences que ces choix d'organisation du travail induisent sur notre vie. Chaque semestre tombent les nouveaux roulements. Et c'est à chaque fois la même hantise: quelle journée nous a-t-on prolongée, comment sont bâties les nouvelles périodes de travail? Prolonger une période de travail d'une heure n'a l'air de

rien, d'autant qu'en moyenne, sur le semestre, notre temps de travail ne varie guère. Mais pour nous, ce qui nous tient à cœur, c'est les nuits passées à la maison, les repas pris en famille. Or, une heure de décalage et les horaires ne coïncident plus pour manger à la maison avec les nôtres. Là où nous finissions à midi, nous pouvions passer à table à 12h30, en présence des enfants. Maintenant, en finissant à 12h30 ou à 13 heures, impossible d'être à la maison avant le départ des enfants. Pour peu que notre compagne soit au travail, c'est terminé, nous voilà de nouveau seuls. Plus grave encore, c'est aussi une occasion perdue d'être avec les enfants, de s'intéresser à leurs difficultés ou à leurs réussites scolaires. C'est un moment important de la vie familiale qui disparaît.

Sur l'ensemble du roulement, il y a bien entendu des journées plus ou moins faciles. Mais quand, à chaque changement d'horaires, nous constatons une aggravation et jamais d'amélioration, cela nous fait bondir, car nous décodons ces horaires en termes de liens familiaux. Nous comprenons que les usagers des transports ne puissent pas réaliser à quel point nos grèves sont justifiées, car les moyens d'informa-tion se limitent à dire que la grève est liée au changement d'horaire. Ils ne fournissent jamais l'information nécessaire à faire le lien entre nos horaires et notre vie familiale, ainsi que le sentiment de solitude qu'il nous faut surmonter. La véritable raison de notre colère n'est qu'indirectement liée aux horaires. Pourtant, c'est celle que retient l'usager. Ce qui est d'autant plus injuste à notre égard que, souvent, nous avons fait des propositions d'amélioration des roulements avant leur publication, et que faute d'être entendus, nous avons posé un préavis de grève. Or, la direction, loin de mettre à profit ce préavis pour chercher une solution, laisse les choses en l'état, comptant sur la désinformation et la colère des usagers pour nous imposer une organisation du travail que nous ne pouvons pas assumer.

Mais à cela, nous sommes accoutumés. De toute l'histoire des chemins de fer, nous, cheminots, n'avons jamais rien obtenu de favorable que nous ne nous soyons battus pour l'obtenir. Il nous arrive souvent de penser aux anciens avec émotion, et même avec une certaine admiration. Par leur lutte, ils ont su concilier le double objectif de maintenir un service public de qualité et des conditions de travail pas trop mauvaises pour les cheminots. Il est vrai que la vie change, mais pour nous les épreuves sont les mêmes. Il n'est pas sûr que nous ne soyons pas perdants pour l'instant. Il nous reste donc encore à apprendre des anciens.

CHAPITRE V

LA GRÈVE

« Suite à un arrêt de travail d'une certaine catégorie de personnel, la circulation des trains est forte-ment perturbée. La SNCF vous prie de bien vouloir l'excuser pour la gêne occasionnée. »

Tous les utilisateurs des transports ferroviaires ont entendu cette annonce. Et même si vous n'utilisez pas le train, les journaux télévisés, tout comme la presse écrite, évoquent tout conflit social au chemin de fer à partir de la traditionnelle question posée aux voyageurs, «la grève vous gêne-t-elle?» La réponse la plus fréquente, celle à laquelle chacun s'attend, est : « Oui, bien sûr ! » Qu'un usager ait la présence d'esprit d'ajouter qu'il comprend les grévistes, malgré la gêne subie, et sa réponse sera tron-quée au journal télévisé. À moins d'une situation exceptionnelle, comme celle de l'hiver 1995, où notre grève a bénéficié d'une telle sympathie de l'opinion publique qu'il a été difficile de trouver des usagers pour s'en plaindre publiquement.

En matière de grève, nous sommes souvent désignés comme les détenteurs du record du nombre de jours de travail perdus. Peut-être est-ce le cas. Mais pourquoi en est-il ainsi ? En fait, le droit de grève est un des moyens légaux pour les travailleurs de faire aboutir leurs revendications. En principe, il est l'ultime moyen pour obliger nos dirigeants à négocier. À la SNCF, hélas, à cause de nos patrons, c'est trop souvent le seul moyen. La loi nous obligeant à déposer un préavis de grève, celle-ci pourrait être évitée si les patrons acceptaient de négocier avant la date prévue de l'arrêt de travail. Malheureusement, ils préfèrent souvent l'épreuve de force, probablement dans l'espoir qu'un mouvement peu suivi leur fournisse l'argument à opposer à nos revendications.

Quand la grève est déclenchée, et pour la rendre impopulaire, la direction de la SNCF ne se prive jamais de faire savoir qu'elle coûte cher à l'entreprise. Comme toujours, les patrons sont prompts à compter ce que coûtent les travailleurs. Ils se gar-dent bien de révéler ce que le travail des salariés leur rapporte. En s'y prenant ainsi, notre direction cherche à nous opposer à l'opinion publique, c'est-à-dire aux autres salariés du pays. Mais il est malhonnête de laisser croire que les cheminots sont responsables de ce qui est présenté comme un gâchis. D'abord, parce que si les recettes diminuent pendant la grève, les dépenses en font autant. En effet, d'une part, ni nos salaires, ni les cotisations liées à la masse salariale ne sont versés, ce qui fait une économie pour l'entreprise et un coût pour nous-mêmes. D'autre part, les frais liés à l'exploitation des trains, en particulier l'énergie électrique, sont économisés. Il est d'autant plus malhonnête de laisser croire au gâchis que la direction peut éviter les arrêts de travail en utilisant le délai du préavis de grève pour négocier avec les syndicats.

Lors d'une grève récente, au printemps 2001, la direction a beaucoup communiqué sur le coût de l'arrêt de travail pour l'entreprise. D'après elle, celui-ci aurait avoisiné le milliard de francs, c'est-à-dire approximativement le coût d'une dizaine de rames de TGV. Elle se garde bien de dire que c'est aussi ce que coûtent chaque année les accidents du travail et les maladies professionnelles dont sont victimes les cheminots. Pourtant le nombre de ces accidents ne cesse d'augmenter depuis plusieurs années, sans que la direction ne prenne de mesure à la hauteur de l'enjeu. Nous avons vraiment l'impression que notre encadrement se désintéresse des conditions réelles de notre travail, et de l'impact qu'elles ont sur la sécurité du travail.

Malheureusement, il n'y a pas qu'à la SNCF que l'on trouve des dirigeants pour ignorer les réalités du travail. Les ministres s'y mettent aussi. Dans le journal *Le Monde,* en date du 7 août 1986, et sous la plume du ministre des Transports d'alors, on peut lire cette argumentation: «Les raisons techniques qui légitimaient certains avantages ont disparu. La traction au charbon valait une retraite à 50 ans. Il n'y a plus d'escarbilles [...]. Je pense qu'il est temps d'ouvrir un débat sur la justification actuelle du régime statutaire de la SNCF à la lumière des conditions actuelles de travail. Il faudrait démontrer qu'il est aussi fatigant nerveusement de conduire des motrices électriques qu'une locomotive à vapeur». À ce niveau d'argumentation, il ne s'agit plus d'une simple méconnaissance du travail, mais d'un véritable déni. En tout cas, voilà un ministre bien imprudent, car la démonstration qu'il croit impossible est faite depuis longtemps. Nous faisons l'expérience quotidienne qu'il est très «fatigant nerveusement de conduire des motrices électriques». Mais, puisque notre vécu ne semble pas pouvoir tenir lieu de démonstration, voyons ce qu'en disent les experts.

En 1948, Jean-Michel Lahy et Suzanne Pacaud, les fondateurs du service de psychologie de la SNCF, ont montré que le travail physique des mécaniciens a toujours été associé à des activités mentales et intellectuelles formant la base de l'exercice de la responsabilité. Le travail physique sur les locomotives à vapeur était inséparable de tâches mentales spécifiques. «L'observation des signaux, l'alimentation de la machine, l'admission de l'énergie se font en fonction de la connaissance de la route et des repères topographiques que le mécanicien s'est élaborés lui-même au cours de ses voyages d'apprentissage», écrivaient-ils. Et ils poursuivaient: «Même lorsqu'il semble que le mécanicien n'a qu'à appliquer des instructions précises, il doit juger et pour cela faire appel à sa mémoire et à son intelligence. Les instructions ne peuvent lui dicter les détails de sa conduite». Sous l'effet de ces états psychologiques particuliers, le mécanicien «est son propre agent dirigeant», concluaient-ils. Du temps de la vapeur, c'était donc déjà à un véritable amalgame d'attention et de confrontation constante entre la situation effective du convoi et sa situation idéale que l'on avait à faire. Dans la fatigue et l'usure du mécanicien, l'aspect psychologique était déjà au premier plan.

L'avènement de la traction électrique, en supprimant la charge physique, a-t-il soulagé le mécanicien? Rien n'est moins sûr. Une tâche intellectuelle soutenue entraîne une augmentation du tonus des muscles posturaux chez celui qui s'y livre, pouvant même provoquer des douleurs musculaires. L'exercice physique est alors d'un grand soulagement. En mobilisant d'autres muscles que ceux qui assurent le maintien de la posture, ces derniers retrouvent un état de repos relatif. Autrement dit, jusqu'à un certain point, la dépense physique compense et prévient la fatigue liée au maintien prolongé d'une posture comme celle qui accompagne les tâches mentales intenses. L'absence de charge physique est aussi fatigante qu'une dépense excessive. A elle seule, cette loi explique par quels mécanismes le passage à la traction électrique a pu rendre les conditions de travail du mécanicien plus pénibles.

En 1944, la SNCF envisageait ainsi les qualités que devait réunir un bon conducteur électricien. Des qualités déclinées selon trois registres :

1. Des qualités professionnelles. Les tâches de conduite doivent obéir à trois impératifs : la sécurité avant tout, puis la régularité, enfin le souci d'économie; en dehors de la connaissance approfondie

des prescriptions et de leur respect rigoureux, le mécanicien doit être «d'esprit calme» et «posséder une parfaite maîtrise en face d'un incident imprévu afin qu'il ne dégénère pas en accident». Pour ce faire, il doit «connaître parfaitement le fonctionnement mécanique et électrique de tous les types de machines qu'il est susceptible de conduire, ainsi que les moyens de remédier aux anomalies qui se produiront».

2. Des qualités morales, soit par ordre décroissant d'exigence : goût du métier, discipline, probité, tempérance, exactitude, dévouement. C'est l'abandon volontaire de la personnalité pour le bien général, pour le bien du service. Cela signifie qu'ayant terminé son service, le conducteur «visite tous les organes d'une machine qu'un de ses collègues conduira pour continuer le service, qu'il ne plaint pas sa peine, ne craint pas de se maculer les mains pour effectuer minutieusement cette visite». C'est aussi bon sens, esprit de méthode, faculté d'observation, faculté d'analyse, le tout permettant de comprendre une anomalie et d'y remédier au mieux, à défaut, de savoir rédiger de manière exacte et précise sa demande de réparation, en «faisant ainsi gagner du temps et de l'argent à la SNCF».

3. Des qualités physiques enfin: vue, rapidité des réflexes, endurance, mémoire, agilité.

Ce portrait-robot diffère de celui du mécanicien de la vapeur par le dosage des qualités requises: moins d'endurance physique, davantage de savoir et de mémoire (conduite de locomotives diverses sur de plus longs parcours, impliquant la connaissance de lignes plus nombreuses et assujetties à des règlements variés), des capacités intellectuelles accrues pour déceler des défauts de fonctionnement «plus cachés que sur la machine à vapeur», davantage de dévouement et de désintéressement en raison de la banalité (Du temps de la vapeur, chaque conducteur avait sa machine attitrée dont il s'occupait au long de sa carrière. Avec l'avènement de l'électricité, les machines ne sont plus attitrées à un mécanicien particulier. Chacun peut conduire n'importe quelle locomotive d'un même type pourvu qu'il ait été habilité, après apprentissage, à ce type de matériel. C'est ce qu'on appelle la banalité.). Enfin, une importante qualité devait jouer « le rôle de l'huile » dans le fonctionnement harmo-nieux du service : le bon caractère des conducteurs, notamment à l'égard des chefs chargés de les suivre et les surveiller.

Un premier bilan a été fait à la suite d'une série noire d'accidents, en 1957, mettant en cause des agents de conduite. Paru début 1960, il constatait l'évolution de la maîtrise des réactions des conducteurs, moins motrices mais plus intellectuelles que celles de l'époque de la vapeur. De même, la banalisation et l'augmentation des distances parcourues s'accompagnait d'une maîtrise accrue des engins et des lignes.

En 1961, le docteur Grousset, attaché au Centre de psychologie appliquée, confirmait ce constat. Comparant, dans une brève note, le travail des vaporistes à celui des électriciens, il y affirmait que le métier de ces derniers était «moins fatigant physi-quement, plus fatigant au point de vue nerveux et plus monotone, requérant un niveau intellectuel supérieur», entraînant aussi un certain «isolement au plan social» du fait de la disparition des équipes. Il concluait sur la question des rémunérations : « Si l'évolution devait se poursuivre dans le même sens (allongement des trajets, intensité plus grande de la circulation, multiplication des signaux à capter, obligation de dépannage rapide sur des engins plus complexes - bicourant par exemple - et nécessitant une plus grande souplesse d'adaptation), la question serait à revoir au bénéfice de la traction

...à suivre

29 juin
Pension Daniel

4 Août
Barbecue

Quelques citations

Un touriste est quelqu'un qui voyage pour trouver des choses différentes et qui se plaint dès qu'ils les trouvent.

Au père de la mariée : vous ne perdez pas une fille, vous retrouvez une salle de bain.

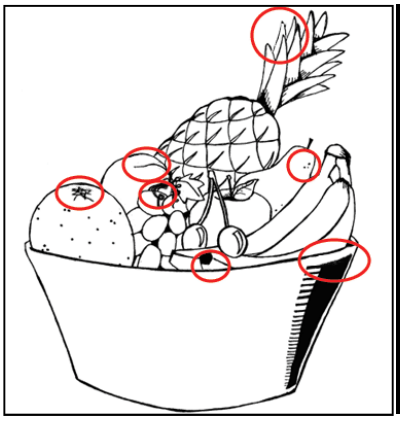
Vous pouvez dire que je suis superticieux
mais je crois que c'est malchanceux de voir la mariée avant les noces
et quelques 30 ans après.

Les gouvernements sont d'une incroyable fécondité.
On y plante des fonctionnaires, il y pousse des impôts.

SOLUTIONS AUX JEUX

M	A	S	U	R	E	S		P	A	S	S	A	N	T	E	S
E	V	A	S	E	R	A		I	N	O	U	I		O	T	A
C	A	S	E	S		L	O	G	E	U	R	S		R	E	G
A	L			U	S	I	N	E			V	E	G	E	T	A
N		D	E	C	E	N	T	R	A	L	I	S	E	R	A	I
I	M	I	T	E					V	I	E		L	O	G	E
S	U	C	C	E	D	E	R	A	I	E	N	T		S	E	S
E	S	T			O	T	O	N	S		D	U	R			
S	C	E	P	T	R	E	S		E	N	R	A	I	E	R	A
			P	A	L		E	C	R	I	A			M	O	U
F	A	T		C	O	N	T	R	A	D	I	C	T	E	U	R
A	C	R	E		T	U	T					R	O	U	E	E
S	C	A	N	D	A	L	E	U	S	E	M	E	N	T		O
C	O	N	V	O	I			R	U	G	I	T			M	L
I	L	S		R	E	O	P	E	R	A		A	L	L	E	E
N	E	E		E	N	T	R	E		R	A	C	I	A	L	E
A	S	S	I	S	T	E	E	S		E	V	E	N	T	E	S

8	1	4	7	5	2	9	6	3
7	6	3	1	9	8	4	2	5
9	5	2	6	4	3	8	7	1
3	7	1	8	2	5	6	4	9
6	9	8	4	3	7	1	5	2
4	2	5	9	1	6	3	8	7
5	4	9	2	8	1	7	3	6
1	3	7	5	6	4	2	9	8
2	8	6	3	7	9	5	1	4



2	6	9	3	7	8	1	4	5
8	4	5	2	1	6	7	3	9
7	1	3	4	5	9	6	2	8
3	8	4	9	6	2	5	1	7
6	5	1	7	4	3	9	8	2
9	7	2	1	8	5	4	6	3
4	2	6	8	9	7	3	5	1
1	3	7	5	2	4	8	9	6
5	9	8	6	3	1	2	7	4