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 - DECEMBRE 2007 - N°99 - LIEGE X

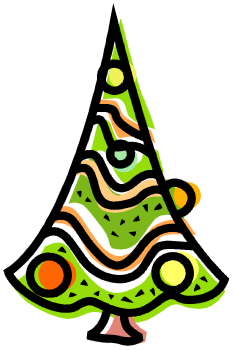
Planning de l'année 2008

Date	Activité	Lieu
Samedi 8 Mars 2008	Repas de retrouvailles	
Samedi 17 Mai 2008	Excursion: au domaine des grottes de Han	Han sur Lesse
Samedi 28 juillet 2008	Barbecue avec sa journée détente et match de foot	Rond Chêne à Esneux
Samedi 11 Octobre 2008	Bal avec son souper	Salon du Beaurevoir à Alleur
Vendredi 21 Novembre 2008	Assemblée Générale	Dépôt des conducteurs

Pensions

Pour avoir plus d'information sur notre amicale et nos statuts allez sur notre site - www.cteliege.be
Adresse mail amicalefly@hotmail.com - cotisation annuelle de 13€ au compte 001-1506138-95

Le petit mot de notre président



Nous avons clôturé nos activités de 2007 par notre assemblée générale annuelle.

Les rapports et bilans présentés démontrent que la situation de notre ASBL est plus que satisfaisante tant sur la plan financier que des activités qui ont été proposées.

La participation généreuse à nos différentes manifestations et le nombre croissant des collèges qui viennent nous rejoindre démontrent bien le caractère attractif et familial de notre Amicale.

Je me fais le porte parole de tous les membres du Comité pour vous remercier de la confiance que vous nous avez accordée et vous présenter, ainsi qu'à vos proches, nos meilleurs vœux pour un Noel joyeux et une année 2008 favorable à la réalisation de vos désirs les plus chers.

Jean MARENNE

« RAMES AUTOMOTRICES A DEUX NIVEAUX »

En 1983 apparaissent les rames automotrices électriques à deux niveaux, série Z-5600. Ensuite arrive la version bicourant, série Z-8800. Enfin, la série Z-20500 marque, en 1988, le parachèvement de cette formule. Si les usagers confondent ces rames en qui ils ne voient que des «trains à deux étages», les amateurs, eux, se doivent d'en connaître les différences.

Précédées par les VB-2N

Lorsque le trafic voyageurs augmente, on accroît le nombre des trains, puis on allonge les trains tant que les quais le permettent, puis, en fin de compte, on est obligé d'augmenter la capacité des trains sans les allonger, d'où l'existence du matériel à deux niveaux. La SNCF les engage sur toutes les banlieues parisiennes pour commencer: après des essais sur l'Est en 1974, les VB-2N entrent en service sur la banlieue Saint-Lazare en mars 1975, sur la banlieue Nord en juin 1975, et sur l'Est en mars 1976. La banlieue Paris-Montparnasse attendra jusqu'en 1978. La banlieue sud-est, enfin, verra quelques rames en 1981. Aux VB-2N, il convient d'ajouter la version omnibus, ou VO-2N, très proche, livrée à partir de 1980 et destinée aux relations plus lointaines en dehors de Paris. En outre, certaines régions ont acquis des rames, comme le Nord - Pas de Calais. Ce sont des rames simples, sans motrice: elles sont remorquées par des locomotives classiques, en général des BB 8500 ou 17000, et elles sont dotées de voitures pilotes permettant la réversibilité. Le matériel type Z 5601/5704; construit entre 1983 et 1985 pour former un parc de 52 rames, prolonge la formule à deux niveaux en l'inaugurant pour des rames automotrices. Le matériel Z 8801/8916, construit entre 1984 et 1988, avec les mêmes caractéristiques générales y compris les deux niveaux, ou le matériel Z 20500, avec un nombre très important de rames construites à partir de 1988, traduisent aussi cette nouvelle orientation et la confirment, notamment avec une circulation sur la ligne D du R.E.R.

En couverture, la ligne carrée et nette de la rame 20868. Ci-contre, les anciennes rames comme la Z-8883.

Les Z-5601 à 5704

Construites par CIMT-ANF, ces 52 rames circulent sous courant continu 1500 V et sont les premières rames automotrices à deux niveaux produites en France. Elles sont capables d'une vitesse de pointe de 140 km/h, et leur masse, en ordre de marche, est de 216 t (rame à 4 caisses) ou de 257 t (rame à 5 caisses). Les 8 moteurs de traction sont totalement suspendus et donnent 2800 kW. Les transmissions sont unilatérales et à cardans.
Pour une rame à 4 caisses, la capacité est de 1021 places, dont 550 places assises (70 en 1 le classe), et pour une rame à 5 caisses, la capacité est de 1331 places, dont 718 places assises (70 en 1 re classe aussi).

Les Z-8801 à 8916

Cette série est la version bicourant de la précédente. Elle comprend un parc de 58 rames dont la masse totale en service est plus lourde avec 224 t (rame à 4 caisses) et 265 t (rame à 5 caisses), du fait de la présence des équipements permettant la circulation sous les deux types de courant: transformateur, redresseur à thyristors, etc. La puissance et les performances sont identiques, mais la capacité est amoindrie avec 985 places (4 caisses) ou 1295 places (5 caisses).

Les Z-20500

On distingue bien ces rames des précédentes: leur face avant est plane, leur ligne générale est plus nette, plus carrée. Elles sont bicourant et peuvent circuler à 140 km/h facilement atteints et dans des conditions de douceur de roulement et de confort remarquables grâce à la suspension pneumatique. La puissance est aussi de 2800 kW répartie sur 8 moteurs de traction. Les masses sont de 229 t (4 caisses) ou de 273,5 t (5 caisses). On trouve 1064 ou 1413 places, dans l'une ou l'autre composition, avec un total de places assises de 600 (dont 80 en 1 re classe) ou 804 (toujours avec 80 en 1 16 classe).
Notons qu'une rame possède une remorque à caisse en acier inoxydable en cours d'essais (ZRBE 201579), et qu'il y a des remorques courtes de 24,28 m pour les rames 20585 à 20626, tandis que les rames à partir de 20627 auront des remorques longues de 26,4 m.

ASSEMBLEE GENERALE:

Liège le 16 novembre 2007

Approbations des comptes de l'année écoulée.

Le trésorier nous signale un avoir:

1. En caisse: 204,81€
2. En banque: 2048,19€

Soit un total de 2253,00€

Les membres qui le désirent peuvent consulter le livre des comptes auprès de notre comptable.

Approbation du rapport d'activités.

Le Président fait l'historique des activités organisées en 2007.

a. le souper de retrouvailles:	A « Eau en fleur » à Soheit Tinlôt.
b. l'excursion:	Visite de la ville de Bruges
c. le barbecue:	Au Rond Chêne à Esneux
d. le bal:	Aux salons du Beaurevoir à Alleur
e. les dernier trains	GILSOUL Michel, BULTOT Claude, LETIEXHE Daniel, SMETZ René, VONDENHOFF Michel, COLLIN Jean-Marie

Désignation des prochaines activités et dates pour celles-ci.

Samedi 8 mars	repas de retrouvailles (à définir).
Samedi 17 mai	excursion (au domaine des grottes de Han).
Samedi 28 juillet	barbecue, sa journée détente et match de foot. (Au Rond Chêne à Esneux).
Samedi 11 octobre	bal et souper (aux salons du Beaurevoir à Alleur).
Vendredi 21 novembre	Assemblée générale (au dépôt des conducteurs).

Divers.

-Deux vérificateurs aux comptes extérieurs au comité sont désignés: Clément PAQUAY et Jean BODSON.
-Lionel Gotal se propose comme membre « réserve » du comité.

Chers amis,

Avec cette année qui ce termine, c'est une nouvelle qui commence, et qui dit nouvelle année dit nouvelle cotisation. Je vous invite donc à verser la somme de 13€ sur le compte 001-1506138-95 de l'amicale.
Un bulletin de virement est prévu à cet effet à la première page de votre périodique préféré.

Ce numéro est un peu spécial, il clôture les 25 ans de la création de l'amicale et à cette occasion, nous avons intégré dans ce numéro la première parution de notre périodique, avec en avant propos l'histoire de la création et le pourquoi de notre amicale.

Je profite de l'occasion pour vous souhaiter de bonnes fêtes de fin d'année et une bonne année 2008 de la part du secrétariat et de tout le comité.

Le secrétariat

Spécial 25 ans

En1982,lors de la pension de l'annotateur Joseph Schillings,j'ai pris conscience d'une injustice en le voyant partir dans l'indifférence, lui qui nous avait rendu tant de services. J'en ai parlé à plusieurs de mes collègues, pour finir on s'est mis à 4 (Raymond Fourneau, Jean-Marie Pirlot et Julien Cocquyt) à mettre sur rail une amicale. Je me souviens que Julien était un peu mal à laise car il allait être le premier à en bénéficier. Bref on s'est répartis les tâches, moi je fus chargé d'élaborer les statuts, je me vois encore écrire dans chaque cul de sacs sitôt que la SNCB me le permettait.

Comme aucun de nous quatre ne se sentaient l'étoffe d'un président, on a fait une offre générale d'ou J.C. Elsdorf a répondu présent.

Voici la composition du tout premier conseil d'administration:J.C. Elsdorf (président), Gilbert Beaupain (vice-président), André Peret (secrétaire),J.M. Pirlot (trésorier), José Beaupain, Joseph Beaupain, Marc Beaupain, Lucien Maquet, Raymond Fourneau, Julien Cocquyt,J.M. Georis, Roger Dor, Lucien Mignolet, Gilbert Michat, Rudolf Lampertz et Maurice Joris. Les premières vrais élections auront lieu 4 ans plus tard. Guy Delhez a eu l'amabilité d'élaborer le logo tandis que la fabrication de la plaque placée lors du dernier train a été réalisé par Lassine (muté peu après à Stockent).

Notre première activité a été la marche au Ninglinspo (Nonceveux) en septembre 1983,suivi, en octobre du bal en l'honneur de J. Cocquyt en la salle de réception des autocouchettes de la gare de Bressoux. Le premier périodique a été écrit à la main tandis que les suivants ont été tapés par l'épouse de R. Fourneau puis je les faisais photocopier dans une papeterie à Aywaille car l'aire des ordinateurs n'était pas encore venu.

Au fils des mois des membres sont partis d'autres arrivèrent, le groupe s'est un peu agrandi, ce qui aux dires de beaucoup a été un beau succès et en plus nous avons accompagnés les collègues lors de leur dernier train ainsi que pour faire les photos souvenirs, dont quelques exemplaires sont ci-joint.

André Peret.
En collaboration avec
J.M. Pirlot - J. Cocquyt - R. Fourneau.

ASBL Comité des fêtes de la Traction électrique de Liège G et Huy N.

Périodique trimestriel

Destinataire

Juillet 83 N°1

Secrétariat et éditeur responsable : PERET A, 8 rue des Coudriers
4068 Remouchamps
Siège social : 21 D rue de la Vault 4361 Jeneffe

Le billet de Président

Mes chers amis,

C'est avec une immense joie que j'ai le plaisir d'ouvrir la tribune de notre première publication.

Après plusieurs mois de travail acharné et de réunions terminées tard dans la soirée, nous avons mis sur pied notre comité et recruté nos membres.

Aujourd'hui, je puis vous annoncer notre première activité, une promenade dans la vallée de l'Amblève.

Je fonde beaucoup d'espoir sur cet après-midi pour lier les amitiés retrouvées et voir naître une liaison entre les anciens et les nouveaux. De plus, cette activité sera le préambule de notre bal et de la mise à la retraite de Julien Cocquyt.

Je remercie tous les membres du comité pour leur acharnement et leur abnégation car à notre époque, il est important d'avoir une amitié fiable entre chaque individu.

Je vous fixe rendez-vous le 4 septembre dans la vallée de l'Amblève.

Le président

J.C. ELSDORF

Nous avons le plaisir de vous inviter, ainsi que votre épouse (*) et vos enfants vivant sous votre toit a une promenade pédestre au Ninglinspo

(*) l'épouse peut être remplacée par une personne de votre choix.

Détails de l'invitation

Lieu du rendez-vous : parking du Ninglinspo à Nonceveux sur la route Remouchamps-Coo (voir plan)

Date et heure : Dimanche 4 septembre 1983 à 13H30

Durée de la promenade : + ou - 3 heures, suivie du verre de l'amitié à l'hotel café restaurant "La Chaudière"

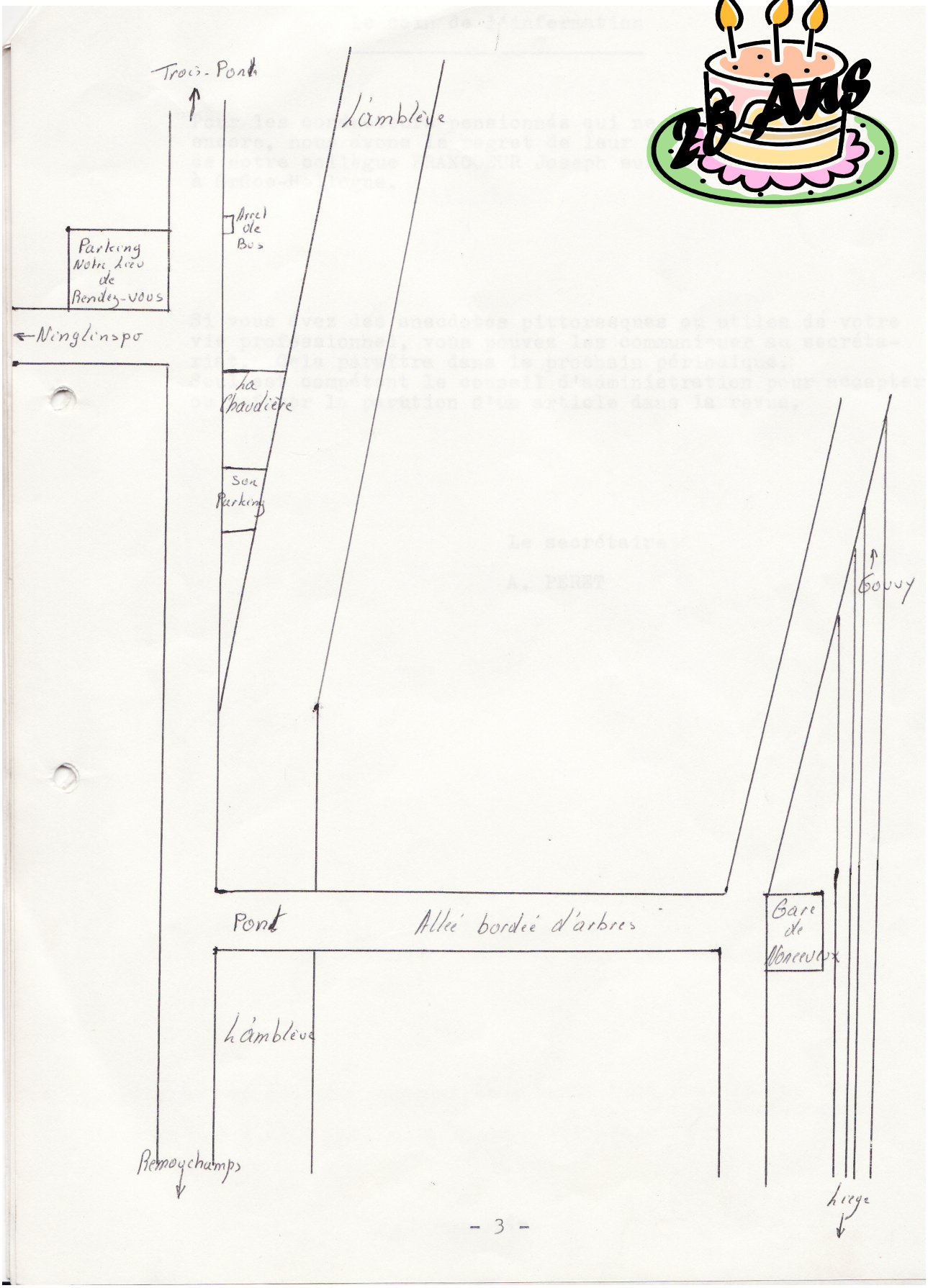
Variantes : 1) Venir vers 17H pour le verre de l'amitié

2) Ne faire que la première partie de la promenade (+ ou - 1heure 3/4). Dans ce cas, prière de prévenir à l'avance le secrétariat (tél. :041/846430) afin que nous puissions prévoir les voitures nécessaires pour le rapa triement à la Chaudière.

Horaire des trains :

Aller	N°de train	Départ Lg G.	Arrivée Nonceveux
	8536	12H10	13H00
	3540	15H39	16H20
	3542	17H21	18H06
		Départ de Nonceveux	Arrivée a Lg G
Retour	8591	17H01	17H50
	3550	19H00	19H40
	8594	19H55	20H45
	3595	21H00	21H43

N.B. En marchant à son aise, Il y a 10 minutes de la gare au lieu de rendez-vous (voir plan ci-joint).


Trois-Ponts
l'Amblève
Arrêt de Bus
Parking Notre lieu de Rendez-vous
←Ninglinspo
la Chaudière
Son Parking
Pont
Allée bordée d'arbres
Gare de Manœuvres
Remoychamps
Liège
- 3 -

Le coin de l'information

Pour les conducteurs pensionnés qui ne le sauraient pas encore, nous avons le regret de leur faire part du décès de notre collègue FRANCOEUR Joseph survenu le 9 mai 1983 à Grâce-Hollogne.

Si vous avez des anecdotes pittoresques ou utiles de votre vie professionnel, vous pouvez les communiquer au secrétariat. Cela paraîtra dans le prochain périodique.
Seul est compétent le conseil d'administration pour accepter ou refuser la parution d'un article dans la revue.

Le secrétaire

A.PERET

RIONS UN PEU

Une étude médicale menée récemment a démontré que :

A) Les japonais mangent très peu de matières grasses et ont moins de crises cardiaques que les flamands et les hollandais

B) Par contre, les français mangent beaucoup de matières grasses et sont moins sujets aux crises cardiaques que les flamands et les hollandais

C) Les japonais boivent peu de vin rouge et sont moins sujets aux crises cardiaques que les flamands et les hollandais

D) Les français boivent énormément de vin rouge et sont aussi moins sujets aux crises cardiaques que les flamands et les hollandais

Conclusion : Buvez et mangez ce que vous voulez, c'est parler néerlandais qui tue.

Une femme est au lit avec son amant.
En pleine action, un bruit dans la serrure de la porte d'entrée les fige et comme chacun le sait, dans les appartements modernes, pas de place sous le lit, la penderie est ridicule, le balcon inexistant et elle habite au 12eme étage...
Sans se démonter, elle lui fait:
- Reste calme, debout, absolument immobile, ne dis rien.
- Surprise de me voir Darling! Mon vol a été avancé et j'ai terminé plus tôt.
Quand il voit le type dans la chambre, il demande:
- C'est quoi ça ?
- Je viens de le recevoir, figure-toi. C'est mon esclave sexuel robotisé "Powered par Microsoft". D'ailleurs il a l'air de Bill Gates, tu ne trouves pas ? Tu es toujours parti, en réunion, en voyage. Est-ce que je sais ce que tu fais quand tu es seul dans ta chambre... c'est comme un vibro mais en plus grand. Tu voudrais quand même pas que je me tape le plombier ou le voisin ?
- Laisse moi ça de côté, je vais te faire ta fête, j'ai une envie de bête.
Elle, qui vient d'être servie :
- Non chéri, finalement, j'ai la migraine !
- Meeeeeeerde, c'est toujours pareil ! Bon, va à la cuisine me faire une omelette.
- Ok!
Il regarde le robot et n'y tenant plus, il se dit :
- Ce qui est bon pour elle... est bon pour moi et il se jette pantalon baissé sur le malheureux pour le sodomiser...
A ce moment là, l'amant prend une voix métallique et dit :
- Erreur-système! Em-pla-cement ré-ser-vé USB.
- Saleté de robot!
Fou de rage le mari le met sur son épaule et va vers la fenêtre pour le balancer.
Et l'amant reprend, mort de peur :
- Windows XP réinitialisé
- Veuillez réessayer...

Un papa dit à ses enfants:
- Aujourd'hui, nous allons déjeuner chez tante Lucie. Il faudra bien vous tenir!
- Ah bon, s'étonne le plus petit, c'est glissant chez tante Lucie?

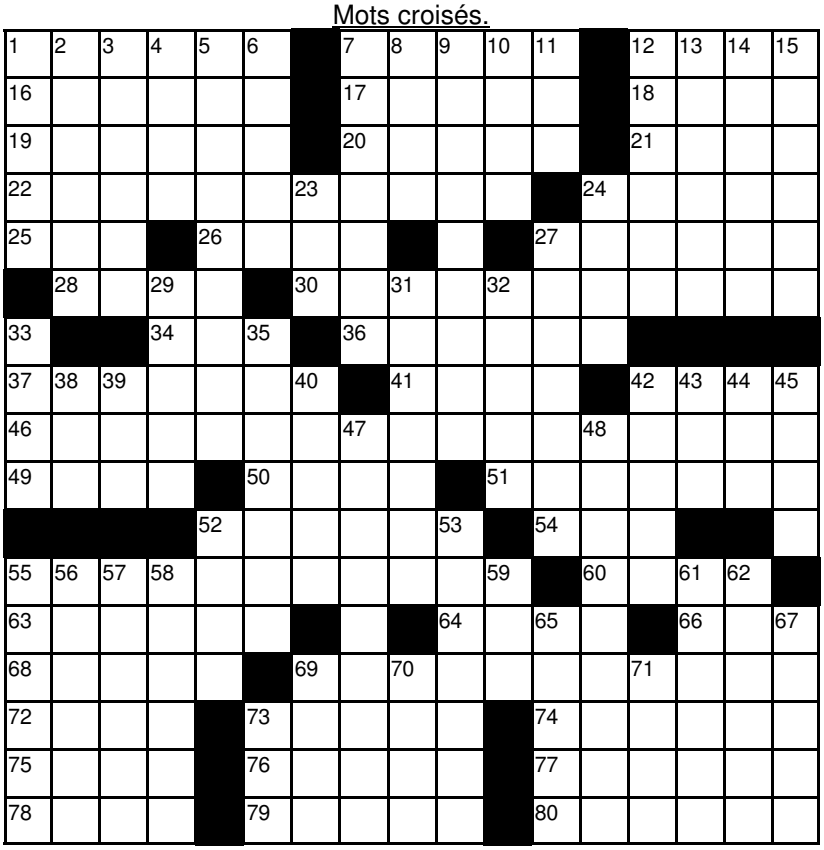
Mots croisés.

Horizontalement

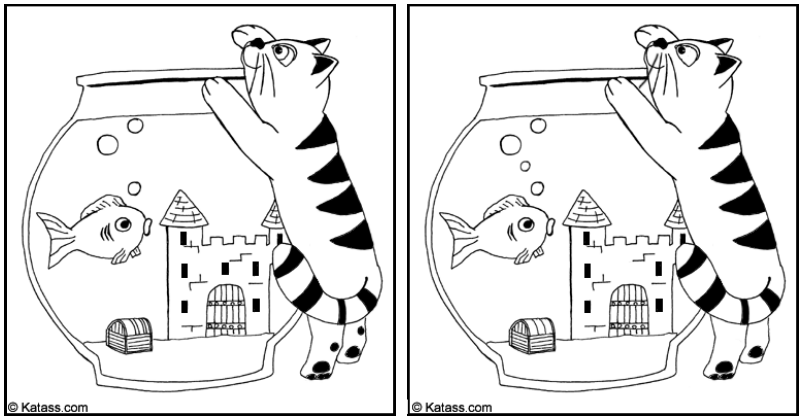
1 Scénario d'un film **7** Notre mère à tous **12** Courage, quand on en manque pas **16** Devenir un peu plus chaud ou un peu plus froid **17** Lieu de défi pour gladiateur **18** Et avec un peu de chance aussi corrigé **19** Fortifiera **20** Les marques du temps **21** Avoir le courage **22** Ferais un faux pli, dans le visage ? **24** Particules élémentaires **25** Possédai **26** Ecrivit un e-mail **27** Gagne à sa cause **28** Réfléchi et modéré **30** Avertisseurs **34** Jaunes, gris, et même noirs sous d'autres formes **36** Obstiné **37** A qui il manque quelques globules **41** Conjoint **42** Colles fortes **46** Proposèrent à la vente **49** Toute retournée **50** Arriva **51** Perte de mémoire **52** Jeûnes **54** Saison **55** Feuilletteras **60** Nombreux mètres carrés **63** Idolâtrée **64** Quand on en parle, c'est souvent pour la virer **66** Observés **68** Hôtel pour automobilistes **69** Tir à répétition **72** Avec brac ou avec broc **73** Vingtième partie du degré équinoxial **74** Couvrir d'une couche de sucre **75** Très content **76** Intérêt à taux excessif **77** Refuse comme juge ou comme juré **78** Existez **79** Pas trop libres, dans le temps **80** Substitut

Verticalement

1 Période de perfectionnement **2** Nuage élevé **3** Rangea **4** La même chose **5** De nous jours, plus facilement par ordinateur interposé que par bateau **6** Dessina **7** Très drôle **8** Grand air **9** Qui a des propriétés curatives **10** Bourricots **11** Sortis **12** Moment où les bécasses crient **13** Prêt à tout **14** Destinée **15** Gouvernantes **23** Mèche rebelle **24** Dresse **27** Réaction d'hostilité **29** Colle sèche à humecter **31** Enlever la possibilité de mettre les voiles **32** Gâta une dent **33** Faciès **35** Soumis **38** Souvent propre ou même commun **39** Bouleversé **40** Egoïnes ou sauteuses **42** Mettre les voiles **43** A côté de **44** Homogène **45** Virage à ski **47** Espace compris entre les limites **48** Inciser **52** Rencontre entre deux adversaires **53** Objets de révérence religieuse **55** Courbé en forme d'arc **56** Sens du nez **57** Explique la raison **58** Aide-mémoire **59** Transpira **61** Abandonna **62** Pas NE, pas NO ni SO **65** Au-dessus du rat, sans tache **67** Existerez **69** Enjeu **70** On y va, pas toujours pour travailler, mais toujours pour voir courir les autres **71** Nappes d'eau **73** Compulsés

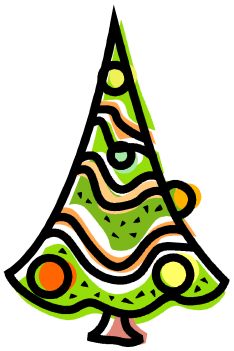


Jeu des 7 erreurs.



Sudoku

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



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

Quelques petites recettes

Bisque aux noix de pétoncle

Un délicieux velouté de tomates aux noix de pétoncle (sortes de petites noix de Saint-Jacques) et au basilic. Un potage raffiné, parfait pour les dîners de fête.

INGREDIENTS (4 personnes)
-6 à 20 noix de pétoncle
- 400 ml de fond de poisson (bocal)
- 1 tasse de julienne de légumes
- 1 c. à soupe de cognac
- 1 c. à soupe de concentré de tomates
- 2 c. à soupe de farine
- 2 c. à soupe de beurre
- 1 dl de crème fraîche
- 1 jaune d'œuf
- 1 c. à soupe de persil finement haché
- 2 c. à soupe de basilic ciselé
- épices Topaz: - 1 branche de thym
  - 1 feuille de laurier
  - poivre de Cayenne
- sel et poivre

PREPARATION (20 min.)
Portez les 400 ml de fond de poisson à ébullition avec 2 dl d'eau, la tasse de julienne de légumes, la branche de thym et la feuille de laurier. Laissez bien bouillir pendant 5 min. Ajoutez les noix de pétoncle surgelées et portez juste sous le point d'ébullition. Retirez la casserole du feu et laissez reposer pendant 5 min. (les noix de pétoncle cuiront pendant ce temps). Retirez-les ensuite de la casserole et gardez-les au chaud. Tamisez aussi le jus de cuisson. Faites fondre 2 c. à soupe de beurre dans une casserole et intégrez-y 2 c. à soupe rases de farine. Ajoutez le concentré de tomates et longez, tout en remuant, avec le jus de cuisson tamisé. Battez ensuite le jaune d'œuf avec 1 dl de crème fraîche et 1 c. à soupe de cognac dans une soupière. Intégrez-y le basilic ciselé. Ajoutez le potage et mélangez bien. Assaisonnez de poivre de Cayenne, de sel et de poivre.

Dinde farcie, sauce à l'orange

Ce grand classique fait toujours honneur aux menus de fin d'année!

INGREDIENTS (8 à 10 personnes) CUISSON (± 2 h 30 min.)
- 1 dinde farcie de ± 3 kg
- 1 carotte
- 1 oignon
- 2 c. à soupe de beurre

Pour la sauce et la garniture:
- 10 oranges
- 1 c. à soupe de beurre
- 1 échalote
- 3 c. à soupe de sucre
- 5 c. à soupe de Triple Sec Marie Galante
- 2 c. à soupe de vinaigre de cidre liant instantané pour sauces
- sel et poivre
- papier aluminium

Mettez la dinde farcie dans un plat à four et enduisez-la d'1 c. à soupe de beurre. Il est inutile d'épicer. Glissez la dinde au four préchauffé à 200 °C, avec un récipient d'eau pour éviter qu'elle ne se dessèche. Faites-la cuire pendant 1 h, en arrosant de temps en temps de jus de cuisson. Abaissez la température à 165 °C et ajoutez la carotte et l'oignon émincés tout autour de la dinde. Recouvrez-la de papier aluminium et poursuivez la cuisson pendant 1 h 30 min. Arrosez régulièrement avec le jus de cuisson. Vérifiez que la dinde est cuite en y enfonçant une aiguille à tricoter. Le jus qui s'en écoule doit être clair et l'aiguille doit être chaude au toucher. Préparez la sauce: faites fondre 1 c, à soupe de beurre dans une casserole et faites-y étuver l'échalote émincée jusqu'à ce qu'elle devienne transparente (sans la laisser se colorer). Ajoutez le vinaigre de cidre et le sucre. Chauffez à feu doux jusqu'à obtention d'un sirop léger. Allongez avec le jus de 5 oranges et 5 c. à soupe de Triple Sec. Portez brièvement à ébullition. Coupez les 5 oranges restantes en tranches et réchauffez-les à couvert dans le four (± 15 min.).Lorsque la dinde est cuite, retirez-la du plat et gardez-la au chaud. Versez la sauce dans le plat et détachez bien les sucs de cuisson. Tamisez au-dessus d'une casserole. Portez la sauce à ébullition et liez avec du liant instantané. Rectifiez l'assaisonnement en sel et poivre.

NOUS, CONDUCTEURS DE TRAIN (SUITE)

moderne». Et c'est justement cette évolution que nous avons connue.
Tous ces constats font la démonstration réclamée par le ministre. Si la «vapeur valait une retraite à 50 ans», pour parler comme lui, alors cela vaut encore plus pour la conduite de motrices électriques. Nous serions presque fondés, en suivant les observations des médecins, ergonomes et psychologues de la SNCF, à réclamer un départ plus précoce. Mais nous n'en demandons pas tant : l'amélioration de nos conditions de travail suffira à nous faire patienter. A condition, bien sûr, de ne pas retarder l'âge de notre départ en retraite.
Ce n'est pas une escarbille qui a aveuglé le ministre de 1986. C'est sa volonté de ne pas voir ce qu'est notre travail. Il n'est plus le même depuis l'électrification, car les dimensions mentales ont pris plus d'importance. Trois données nouvelles ont changé les façons de conduire : la densification des circulations, surtout en banlieue; la nouvelle vitesse des trains et surtout la solitude du mécanicien en cabine. L'automatisation de certaines fonctions de conduite et l'installation de la radio sol-train ont permis de supprimer le second mécanicien. L'amalgame «de sensations et de jugements» dont parlent les psychologues est bien plus difficile à réaliser aujourd'hui. En tête de train, dans la cabine, face à un événement imprévu, nous devons agir sans perdre de temps et sans pouvoir s'appuyer sur l'avis du second mécanicien.
Pendant longtemps, la conduite à deux nous a permis de faire face à nos responsabilités bien plus sereinement. D'ailleurs, la conduite à deux est encore la règle sur les réseaux de plusieurs pays européens. Plus récemment, l'équipement des trains de banlieue pour contrôler la montée et la descente des voyageurs ainsi que pour fermer les portes depuis la cabine de conduite, a permis de transférer au conducteur cette charge de travail autrefois dévolue au contrôleur. C'est ce qu'on appelle la conduite à «agent seul». Cette charge supplémentaire n'a l'air de rien. Après tout, fermer les portes ne semble pas être une opération bien compliquée. Mais en réalité, elle s'insère dans une séquence de conduite très délicate à cause des impératifs de sécurité que nous gérons à ce moment précis de notre travail. Ce que, dans notre jargon, nous appelons «le service voyageurs», interfère avec la gestion de la signalisation, nous demandant un effort de concentration et de vigilance dont l'accumulation sur la journée de travail est un facteur d'épuisement. Sans compter que ce fameux service voyageurs ne se résume pas à fermer les portes. Les incidents sont nombreux, depuis les pannes de portes qui nous obligent à condamner le wagon avant de repartir, jusqu'aux déclenchements malveillants du signal d'alarme qu'il faut aller réarmer, en passant par le blocage des portes par les voyageurs pour faire monter les retardataires. À ce moment-là, le risque est grand qu'en reprenant place dans la cabine pour repartir nous oubliions un instant de vérifier l'état de la signalisation, qui a pu changer entre-temps, franchissant alors un signal aux conséquences potentiellement gravissimes.
La direction de l'entreprise semble penser qu'on peut pallier ces inconvénients en renforçant les injonctions portant sur la vigilance, elle-même contrôlée plus sévèrement par le service médical. Au bout du compte, dans les situations extrêmes de la conduite en banlieue, où les trains desservent des zones urbaines rongées par la crise, nous sommes seuls deux fois. Une fois dans le train, une fois dans la vie. Car, dans les rapports entre travail et vie personnelle, nous tolérons de plus en plus mal le côté «déplacé» de cette vie qui nous isole aussi en famille comme en amitié. La solitude fait tache

d'huile. De la solitude à l'isolement, le pas est vite franchi. De l'anonymat au ressentiment, aussi.
Autrefois, par exemple, futurs conducteurs, nous étions incités à compléter la formation reçue par une autoformation permanente ultérieure: ainsi était recommandée la tenue de petits dossiers sur chacune des matières utiles, en complément des collections réglementaires d'instructions de service et documents officiels. Par exemple, des fiches techniques générales sur les pantographes, les moteurs, et, par série de machines, schémas, réglages, particularités de conduite, incidents, rassemblées dans un carnet de feuillets détachables tenu à jour, devaient constituer un aide-mémoire personnel à emporter avec les documents obligatoires.
Il est vrai qu'un savoir-faire largement empirique régit toujours la conduite des engins électriques : telle la manière, propre à chaque série d'engins, de jouer des crans en fonction de la charge ou de la pente. Ainsi le délicat démarrage d'un train arrêté sur une voie pentue fait appel à une série d'opérations supposant une familiarité avec l'engin : premièrement, laisser le frein direct serré ; deuxièmement, lorsqu'on sent que tout le convoi desserré tend à faire rouler la machine, ce qui prouve que tous les attelages sont tendus, on desserre lentement le frein direct en même temps que l'on amène assez vite, cran par cran, le manipulateur au cran pour lequel le démarrage doit s'opérer et que l'on connaît par expérience. Par exemple, comme le montre Georges Ribeill, un train de 885 tonnes, remorqué par une E 503, démarre en rampe de huit pour mille, lorsque le manipulateur est amené de zéro à six, environ en trois secondes. Autre épreuve redoutée, le patinage, résultant de causes mécaniques et atmosphériques, avec risques d'emballement

des moteurs et de meulage du rail par les roues, impliquant de prompts réflexes en matière d'effort calculé de traction, avant même d'actionner les sablières (Le sable est utilisé pour améliorer l'adhérence de la roue sur le rail. Il est projeté par l'intermédiaire d'un conduit qui va du réservoir de sable situé sur la locomotive jusqu'à proximité des roues motrices.).
La fragilité des engins électriques, de leurs circuits et contacts, impliquait le recours, officialisé, au « système D». Ainsi le conducteur était invité à compléter le sac à outillage réglementaire par «quelques outils et accessoires personnels, tels qu'une pince universelle, un peu de chatterton, de la toile huilée, de la ficelle, un petit morceau de câble électrique, une cheville de bois, un mètre, etc. », tout cela s'avérant souvent très utile en cas d'incident.
Tout cela a bien changé. Nous exerçons notre métier de conducteur en solitaire alors que les locomotives roulent toujours plus loin et plus vite, que les contacts dans les dépôts sont plus anonymes, et que nos roulements de travail ne nous permettent guère de compenser cette carence de lien en famille ou avec les amis. Toutes raisons expliquant largement la «révolte» qui nous a poussé à la grève de l'hiver 1986-1987. La vapeur a fait son temps, mais il semble que les escarbilles virevoltent encore à la SNCF au point d'aveugler les dirigeants. Car c'est aussi à cause des conditions du travail qu'autour de la défense de l'âge de départ à la retraite et de son mode de calcul nous avons arrêté le travail du 24 novembre au 14 décembre 1995. Or, ces conditions insupportables persistent dans bien des dépôts. Pour beaucoup, l'accord sur l'aménagement et la réduction du temps de travail a été une occasion ratée d'améliorer la situation.
C'est comme si un fossé nous séparait de nos chefs, trop éloignés des nécessités du travail réel. Les conflits sociaux ne
.

cessent d'élargir ce fossé. L'esprit de service public, pourtant indispensable à l'exercice de notre métier, y laisse des plumes. Nous vivons cette fracture quotidiennement, car elle est l'ordinaire de notre travail. C'est aux conditions concrètes de circulation des trains que les usagers mesurent les performances de l'entreprise.
En banlieue, le conducteur est souvent seul à représenter l'entreprise face à des usagers excédés par des retards systématiques, mais qui ne peuvent pas imaginer la quantité d'efforts que nous faisons pour regagner, seconde après seconde, le temps perdu en ligne pour des raisons que nous ne connaissons pas toujours. Or, dans de telles situations, nous ne sommes que des spectateurs impuissants de dysfonctionnements sur lesquels nous n'avons plus aucune influence.
La grève devient pour nous un acte collectif qui nous tire, le temps d'un conflit, de l'impuissance et de la rage habituelle qui nous minent de l'intérieur. Elle nous permet de «reprendre la main» un temps sur ce système qui dénie la réalité de notre travail, dans ce qu'il a d'exaltant comme de repoussant. Or, notre travail est le gisement de l'efficacité ferroviaire. À lui opposer trop exclusivement les impératifs d'une gestion qui tourne le dos au travail, on menace de tarir ce gisement. À négliger les impératifs du travail humain, la gestion financière joue contre elle-même.
Pourtant, faire quelque chose d'une manière correcte est source de joie. Le travail est particulièrement propice à cette aventure. Mais, ignorés et méprisés, les efforts consentis en prenant « sur soi » pour que le service reste « efficace malgré tout », se transforment en dépit et en amertume. Nous sommes les premiers à constater, pour le déplorer, que cette amertume se transforme malgré nous en misanthropie. Ce sentiment se développe face à un public que l'on finit par transporter comme une marchandise quelconque tant nous sommes poussés à nous en protéger quand, isolés, on se retrouve être le dernier «rempart» du service public.
— Gabriel Fernandez: «Vous arrivez à rattraper du temps en banlieue?»
— Patrick Herbain : « Ça arrive. Mais je ne le fais pas pour la reconnaissance de la clientèle. Je considère que je suis là pour la transporter, point. Je n'attends pas que les voyageurs viennent me faire des courbettes. Par contre, ce que je n'admets pas, c'est que l'entreprise ne soit pas reconnaissante envers nos efforts. »
— Pierre Vallejo: «Parfois, c'est carrément de la haine à notre égard. »
— Gabriel Fernandez : « De la part de l'entreprise ou des voyageurs?»
— Pierre Vallejo : «Des deux, des deux!»
— Patrick Herbain: «Les voyageurs, ça m'est égal, à la rigueur. »
— Pierre Vallejo : « Oui. Ce qui m'intéresse surtout, c'est que le chemin de fer reconnaisse que les conducteurs existent et qu'il en a besoin. »
— Gabriel Fernandez: «Vous n'attendez rien des voyageurs ? »
— Patrick Herbain: «Non, je n'attends rien d'eux. Mais, notez, je me mets à leur place. Quand je vais à la banque, j'ai besoin du guichetier uniquement pour qu'il me donne de l'argent. Quand je vais chercher le pain : "Bonjour, Madame." Bien sûr, je dis bonjour. Mais je n'attends rien de plus. Je dis merci, parce qu'il faut mettre de la politesse entre nous. Mais c'est tout. »
— Pierre Vallejo : «C'est le minimum.»
— Gabriel Fernandez : « De toute façon, quand le train arrive à 8 heures du matin au bout de la voie 30, et que les gens courent pour s'engouffrer dans le métro, ils ne peuvent tout de même pas vous dire bonjour en passant. Pas les deux mille. »

— Patrick Herbain: «Non, non, ce n'est pas ça que je veux! Je n'attends pas ça. Quand j'arrive au bout de la voie 30, à 8 heures, ce que je veux, c'est que, moi qui suis le dernier lampiste de la chaîne "production train", je ne me fasse pas agresser par ces deux mille voyageurs. »
— Gabriel Fernandez : « Bien sûr, c'est compréhensible. Mais, vous agressent-ils vraiment?»
— Patrick Herbain : « Pas les deux mille à la fois. Mais il suffit de deux ou trois voyageurs pour faire des réflexions qui à la longue sont insupportables. »
— Gabriel Fernandez : « Cela se répète si souvent que ça?»
— Patrick Herbain: «Très souvent.»
— Pierre Vallejo : «Tenez, par exemple. Ce matin, je suis venu de chez moi en cabine avec le collègue dans une 17000. Je suis descendu le premier de la loco. En me voyant descendre, une personne s'est portée à ma hauteur. Je commençais à marcher. La personne s'est retournée, m'a regardé, et m'a dit: "Comment se fait-il qu'on est en retard? Pas moyen d'être à l'heure!" J'ai dit: "Écoutez, Monsieur, bonjour, d'abord. Vous savez, il y a trop de trains sur les voies. Ils n'ont qu'à en enlever et ça ira mieux".»
— Patrick Herbain: «II est trop gentil, Pierrot.»
— Pierre Vallejo : «C'est pour apaiser. Je ne vais tout de même pas lui filer un coup de poing. »
— Patrick Herbain: «Moi, je l'envoie paître, ça me détend. Je n'ai que quelques minutes pour changer de bout, je ne m'occupe donc que de gérer ma journée sans m'énerver. Ça me détend. »
— Franck Gatounes: «En ce qui me concerne, je trouve que les voyageurs ont des raisons de réagir comme ça. J'ai l'impression parfois qu'un banlieusard qui prend le train débute sa journée de travail à ce moment-là. Si le train arrive en retard - pour plein de raisons qui ne dépendent pas que de nous - ça décale tout dans la programmation de sa journée.»
— Patrick Herbain : « Bien sûr, mais il faut être un petit peu tolérant. S'il venait en voiture et qu'il y avait un accident, il serait coincé, sans qu'il puisse rien y faire. »
— Gabriel Fernandez: «Oui, à ceci près qu'il prend le train pour éviter les retards dus aux embouteillages. »
— Patrick Herbain: «Non, mais il accepte de prendre du retard dans certaines circonstances et pas dans d'autres.»
— Gabriel Fernandez: «C'est normal. Le train a la réputation d'être bien plus régulier que le transport par route. Quand on choisit le train, on échange le confort de sa voiture contre la régularité. Or, si le train est en retard, on a tout perdu. C'est ça qui fait râler les gens. »
— Patrick Herbain : « Mais, ce qui n'est pas juste, c'est qu'ils râlent après moi. Ils n'ont qu'à se plaindre auprès de l'entreprise s'ils veulent râler.»
— Pierre Vallejo : « Les gens pensent que c'est de notre faute. »
— Patrick Herbain: «Moi, j'en ai assez. Il arrive un moment où je sature. Voilà dix ans que je m'entends dire : "Comment se fait-il qu'on est encore en retard?" Je ne le supporte plus.»
— Franck Gatounes : « Et puis, il y a aussi autre chose. Les voyageurs s'adressent à nous parce qu'ils n'ont pas d'autre interlocuteur que nous à ce moment-là. L'entreprise s'est déchargée de cette responsabilité pour économiser du personnel, parce que c'est quand même une responsabilité de l'entreprise que le conducteur ne peut pas assurer à lui seul. »
— Pierre Vallejo : «Voilà! On fait tout, tout seul, maintenant. Tout ! »
— Franck Gatounes : « La régularité devrait être une préoccupation de tous les cheminots, pas uniquement des conducteurs. Sauf qu'aujourd'hui on met

des équipements agent seul, et du coup, le conducteur se retrouve seul face aux deux mille personnes. »
— Pierre Vallejo: «Toujours tout seul.»
— Franck Gatounes : « En plus de la sécurité du transport, nous voilà seuls responsables de la régularité. »
— Patrick Herbain : « Et avec ça, ils cherchent à nous culpabiliser en nous disant: "Si tu n'arrives pas à l'heure le matin, tu trameras ton retard tout au long de la journée."»
— Franck Gatounes : « Voilà. Et au bout de tout ça, il n'y a rien, aucune reconnaissance. Quand j'étais en banlieue, je me suis vu plusieurs fois partir avec cinq minutes de retard de Paris-Nord, taper dans la butte sans compter, et arriver à Persan-Beaumont à l'heure et sans encombre, parce que j'avais bossé comme un fou. Et bien, je n'ai jamais vu mon patron venir me dire: "C'est bien."»
— Patrick Herbain: «Mais pourquoi veux-tu qu'il te le dise ? Au contraire, il pense que tu n'as fait que ton métier, tu es arrivé à l'heure. »
— Franck Gatounes: «Voilà, je n'ai fait que mon métier. Mais d'un autre côté, quand tout va mal, il n'y a plus personne, on nous laisse nous débrouiller seuls. »
— Pierre Vallejo: «C'est vrai, il n'y a personne dans ces cas-là. »
Ces échanges illustrent combien, pour nous, l'âge de la retraite signifie davantage que la compensation méritée d'une usure prématurée, ce qu'elle est aussi. Quand les efforts pour surmonter les difficultés de l'exercice du métier ne sont plus reconnus, et que de surcroît, paradoxe suprême, ils sont mêmes utilisés contre nous, alors mieux vaut en finir au plus vite. Permettre le départ en retraite à cinquante ans pour qui a conduit plus de quinze années témoigne de la considération que la société accorde encore à ce travail. En réalité, la retraite à cinquante ans pour les mécaniciens est un avantage pour l'entreprise, pas pour les mécaniciens. Pour nous, ce n'est qu'une compensation pour avoir accepté les sacrifices d'une vie déréglée quand nous étions jeunes. C'est souvent après cinquante ans qu'apparaissent pour nous les problèmes de santé, dont l'entreprise n'aura jamais à pâtir bien qu'elle en soit à l'origine. Malheureusement, dans les conditions sociales actuelles, ce qui est un avantage pour l'entreprise apparaît comme un privilège pour le salarié. Mais puisqu'il en est ainsi, pour nous, la reconnaissance sociale passe par le maintien de cette disposition. Ceux qui prétendent la mettre en cause font déborder le vase. Il ne nous reste plus alors pour «reprendre la main» sur notre métier qu'à saisir toutes les occasions - quitte à les provoquer - pour restaurer cette « conscience commune» qu'on a voulu chasser du travail.

Nos grèves participent de cette reconquête. Conserver et transmettre cette «conscience commune»: c'est certainement ce qui a donné sa coloration à la grève de 95. Car, dans ce domaine aussi, ce qui est bien fait est source de joie. Notre mouvement a été massif et unitaire. Il a combiné des formes d'auto-organisation et des formes syndicales qui se sont épaulées. Au rythme où vont les choses, nous n'en avons pas fini. A moins de trouver dans une transformation réelle de l'entreprise et de ses rapports avec la société de quoi faire valoir notre contribution à l'histoire de la SNCF.
La grève est coûteuse pour nous, contrairement à ce qu'en disent certains journalistes en annonçant que les journées de grève sont payées. C'est toujours une décision difficile à prendre. Sera-t-on compris des usagers? Sera-t-elle suffisamment suivie pour faire plier le patron ou le gouvernement? Ne pourrait-on s'y prendre autrement? Est-ce que ça ne peut pas attendre? Bref, beaucoup d'incertitudes qu'il faut surmonter avant

...à suivre

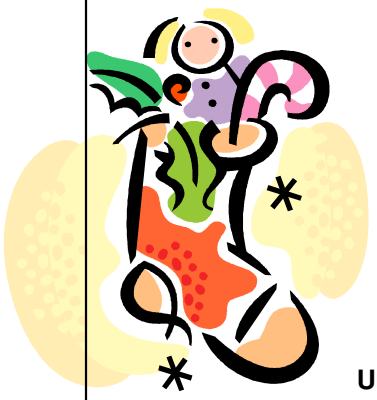
RESULTAT TOMBOLA 2007

Numéro du Billet	Désignation	Numéro du lot
33	Nature - Mosaïque	46
57	Set de « Chinois » pour la cuisine	35
75	Album photos de poche	66
80	Set de couteaux avec planche à découper	3
83	Chapeau « supporter Diables Rouges » Jupiler	97
126	Figurine « boîte »	48
146	Cinq bougies	7
171	Quatre boites fraîcheur	25
179	Sécateur à enclume	40
191	Vaporisateur	13
270	Service à Expresso	19
347	Box pliable	52
366	Aspirateur	85
393	Ramkins	71
408	Bobine de corde	10
499	Quatre boites fraîcheur	26
526	Set de cuillères à cuisiner	96
550	Album photos de poche	67
918	Chèque cadeau FNAC	1
1078	Bandeau protège oreilles contre le froid	31
1144	Service à thé	98
1163	Set de manique plus gant de cuisine	33
1175	Boites de surgélation	89
1182	Dérouleur électrique	81
1194	porte monnaie	99
1201	Marteau perforateur	53
1226	Set de « Chinois » pour la cuisine	23
1230	Petit pot à miel avec cuillère en bois	6
1358	Niveau d'eau Laser	9
1361	Sacoche cuir brune	43
1410	Calculatrice	63
1422	Balance de ménage	94
1428	Horloge « Renault »	42
1445	Set de trois verres	29
1467	Jeu de balle ventouses	70
1482	Radio / CD portable	93
1495	Décoration fleur	41
1518	Petit pot « corbeille à fruit »	50
1520	Ramkins	73
1568	Set de mini pinces bricolage	75
2016	Tahiti douche	54
2043	Mikado	8
2051	Nounours	59
2067	Set de cutter	76
2085	Calculatrice	83
2134	Radiateur d'appoint	88
2140	Sèche cheveux	87
2167	Set de quatre bougies	11
2178	porte monnaie	100
2249	Set de six assiettes et couverts	15

RESULTAT TOMBOLA 2007

Numéro du Billet	Désignation	Numéro du lot
2331	Service porcelaine 19 pcs	84
2341	Brosse à dents Oral B	58
2342	Organizer range 16 CD	74
2361	Set de trois verres	30
2377	Travel Poker Kit	65
2396	Décoration canard	45
2423	Six verres à vin	80
2474	Tester « Stylo » électrique	77
2570	Set de trois essuies de vaisselles	37
3074	Set de trois bougies	5
3132	Ramkins	72
3154	Set de bagage trois pièces	17
3203	Set à Thé « Fruit »	44
3208	Trompettes « Nouvel An »	14
3241	Six verres « Renault »	4
3254	Corbeille à fruits provençale	39
3318	Set de sous-plat	64
3321	Tahiti douche	57
3327	Housse de coussin point de croix	38
3388	Set encens	78
3459	DVD Astro 2006	69
3499	Album photos	95
3524	Set de trois lavettes	36
3533	Cadre photo	12
3543	Sac à dos	18
3549	Set de Couteaux Inox	90
3558	Lampe de poche	2
3582	Feutres ultra lavables	68
3584	Soins réparateur et protecteur pour cheveux	32
3592	Crayons de couleurs (12 pcs)	61
3594	Bougie Apéricube	28
4066	Tahiti douche	56
4083	Valise de forêts et d'embouts visseuse	82
4093	Poêle en fonte d'aluminium « grill »	55
4132	Boites de surgélation	92
4166	Box pliable	51
4193	Set de manique plus gant de cuisine	34
4200	Couteau à fromage « Chimay »	47
4204	Tirelire « Cochon »	24
4231	Décoration Chien	22
4248	Grille pain	49
4255	Vase Haut	60
4340	Antigel lave glaces	91
4388	Bougie Apéricube	27
4428	Box pliable	79
4465	Calculatrice	62
4482	Cafetière	86
4537	Corbeille en osier	21
4552	Plat Arcopal bleu	16
4569	Set de six gobelets	20

Quelques citations



1er janvier. Sur le calendrier, on lit Circoncision.
Ça commence bien !
Qu'est-ce qui va nous rester à la fin de l'année ?

-

Un peu de logique maritale :
1) Le mariage est une institution.
2) Le mariage c'est l'amour.
3) L'amour est aveugle.
... Donc le mariage est une institution pour les aveugles.

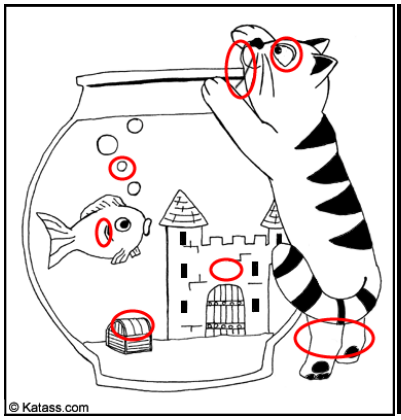
-

Une alliance de mariage, c'est comme un tourniquet.
Ça arrête la circulation.

SOLUTIONS JEUX

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

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



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