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 - MARS 2008 - N°100 - LIEGE X

Planning de l'année 2008

Date	Activité	Lieu
Samedi 8 Mars 2008	Repas de retrouvailles	Au Manoir du Pery à Trooz
Samedi 17 Mai 2008	Excursion: au domaine des grottes de Han	Han sur Lesse
Samedi 2 Aout 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

Dernier Train

Vendredi 25 Avril 2008	Marcel Nadin	Dépôt des conducteurs

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

L 'hiver qui va bientôt nous quitter n'aura pas été trop rigoureux et j'ose croire que personne ne s'en plaindra.

Les beaux jours qui vont suivre nous font déjà rêver aux vacances, aux activités en famille ou avec des amis.

Au sein de notre Amicale, nous y réfléchissons depuis longtemps déjà ; c'est ainsi que, pour notre première sortie, nous avons concocté une balade tout près de chez nous.

Si vous voulez bien consacrer un peu de votre précieux temps pour feuilleter ce petit journal, vous y trouverez tous les renseignements concernant cette journée du 17 mai prochain.

Bienvenue à tous.

Jean MARENNE

« P-32 »

Pour le réseau américain nationalisé Amtrak, cette série de locomotives marque la volonté d'aller vers plus de vitesse et de performances, ceci en attendant l'arrivée des P-40 AMD 103 qui rouleront à plus de 160 km/h. Si l'état des voies louées par les compagnies privées et leur encombrement le permettent.

Le triomphe du type BB

Entre 1976 et 1988, Amtrak commande 210 locomotives du type BB: ce sont des F 40 produites par l'Electro- Motive- Division de la General Motors, qui sont dérivées des très endurantes locomotives type GP 40 conçues pour le service des marchandises. Ces locomotives sont un succès et leur disposition d'essieux type BB leur permet d'accepter la mauvaise qualité des voies sur lesquelles elles peuvent parfois être appelées à circuler, notamment en service transcontinental.

A ces locomotives achetées, Atrak, qui connaît vers la fin des années 1980 une augmentation de trafic, ajoute une quinzaine d'autres GP 40 louées à une société, la Helm Leasing Co. Mais, pour préparer l'avenir et songer à la relève des F 40 — les locomotives diesel vieillissent vite —, Amtrak fait des essais de modification d'une F 40 en l' équipant de moteurs à courant alternatif. Puis elle commande 2 locomotives, les 450 et 451, dotées de tels moteurs et les met en service en 1990.

L'échec du type CC

Asa constitution en 1971, décidée par le Gouvernement américain pour tenter de sauver ce qui peut l'être dans un trafic voyageurs grandes lignes en disparition, la société Amtrak est obligée de faire face à une situation très difficile: faire rouler des trains avec un matériel récupéré (en nombre insuffisant) auprès des anciennes compagnies sur leurs voies et en leur payant des droits de toutes sortes. Pratiquement sans aide publique, avec les seuls bénéfices retirés d'un trafic devenu inexistant et à redévelopper.

En 1972, Amtrak commande 150 nouvelles locomotives de type CC, des

SPI) 40 F, mais dont l'utilisation est un échec en trafic voyageurs du fait de leur manque d'adaptabilité à la circulation sur des voies de qualité médiocre, d'où de nombreux déraillements. En 1973, 25 locomotives P 30 CH ne font guère mieux, et sonnent le glas du type CC pour Amtrak.

L'appel d'offres de 1990

Encouragée par la reprise du trafic voyageurs, Amtrak décide, en 1990, de lancer un appel d'offres auprès des constructeurs américains en vue de la construction d'une locomotive réellement destinée au service des voyageurs et non plus, comme jusque-là, dérivée d'une locomotive pour service des marchandises. C'est un événement important dans l'histoire ferroviaire des États-Unis. Les deux grands fournisseurs traditionnels, à savoir EMD de la General Motors, d'une part, et la General Electric, d'autre part, se remettent sur leurs planches à dessin. C'est le projet General Electric qui l'emporte. Les locomotives sortiront à partir de 1994 sous l'appellation P-40 lu aussi AMD-103 pour «Amtrak Diesel 103 mp/h», ce dernier chiffre représentant la vitesse de pointe en milles par heure.

Caractéristiques techniques

Type: BB
Moteur principal: diesel
Transmission: électrique
Moteurs de traction: 4
Puissance: 2386 kW
Vitesse: 140 km/h

Mais en attendant...

Mais en attendant que l'appel d'offres porte ses fruits, il faut bien faire face à la demande croissante du trafic voyageurs, et Amtrak commande en 1990 une vingtaine de locomotives type P 32 à la General Electric. Ces locomotives sont de lourdes BB très puissantes, capables de développer 2386 kw, soit une puissance respectable de 3200 ch. Ce ne sont pas de véritables locomotives pour voyageurs, car, elles aussi, sont dérivées de locomotives construites pour le service des marchandises par la General Electric et circulent sur divers réseaux américains.

Ci-contre et au recto, une P-32, la N' 513, prête au départ en tête d'un train régional sous le soleil californien, durant l'été 1994.

Joëlle et Jean-Marie COLLIN,

Vous remercient des marques de sympathie que vous leurs avez témoignées à l'occasion de la fête organisée pour le « dernier train ».

C'est avec plaisir que nous avons appris les noces de notre ami et collègue Roger DECHENEUX, nous lui souhaitons ainsi qu'a son épouse toutes nos félicitations et nos vœux de bonheur.

Nous avons appris, le décès de:

- La maman de Daniel Pirnay.
- Notre collègue Jean-Christophe Hanquet.
- L'épouse de notre collègue Yves Bonfond.
- Le beau frère d'André Mathy
- La maman Christian Colin

Nous présentons toutes nos condoléances à la famille et aux proches.

Nous savons tous qu'un jour nous disparaîtrons.
Nous ne connaissons ni le moment, ni la manière.
Lorsqu'un être cher disparaît, il reste un vide.

19 juin 1923 – 15 janvier 2008.

Viennent les mots, les gestes de sympathie qui réconfortent.
Merci pour votre soutien.

Daniel PIRNAY.
Épouse.
Enfants.
Petits Enfants.

Cette année c'est au domaine des grottes de Han, que nous vous invitons pour notre excursion du mois de mai.
Qu' allons nous y faire, voici un aperçu de la journée que nous vous proposons. J'espère que cela vous mettra l'eau à la bouche.

LE MUSEE DU MONDE SOUTERRAIN.

Récemment rénové, le Musée du Monde Souterrain abrite une prestigieuse collection d'objets archéologiques découverts dans la grotte.

Ces objets couvrent quelques 5.000 ans de notre histoire.
Le musée du Monde Souterrain de Han-sur-Lesse s'est doté, grâce à l'appui de la Fondation Roi Baudouin et de la Communauté Française de Belgique, d'une borne interactive destinée à animer les groupes de visiteurs (principalement scolaires) afin de répondre aux multiples demandes d'informations que la visite de ce musée ne manque pas de susciter. Ce sont principalement les recherches scientifiques menées sur place depuis plus de dix ans qui sont à l'honneur dans cette vaste banque de données. Dans un espace spécialement aménagé du musée, aidé par un projecteur multimédia, on peut se livrer collectivement assisté par une personne attachée au musée, à quantité d'expérimentations virtuelles se rapportant à l'étude des grottes, calculer la puissance de l'érosion de la Lesse souterraine, circuler dans un réseau sauvage, interroger les scientifiques travaillant dans ces réseaux ou tout simplement rêver devant la beauté des cristallisations de calcite.

LA GROTTE.

Cette Grotte mérite bien ses trois étoiles au guide Michelin : accès en tram centenaire, visites guidées multilingues, son et lumière et sortie en barque sur la rivière souterraine.

Départ : en tram pour un trajet de 4km. Embarquement au fond du hall d'accueil près de la cafétéria. Attention, le train part à l'heure ! Parcours de la Grotte à pied sur environ 3 Km. La sortie de la Grotte se situe à 500m du village (5 minutes à pied).
Conseils :
la température à l'intérieur de la Grotte est fraîche toute l'année (13°) et l'humidité est importante : prévoyez un survêtement.
Il y a 400 marches montantes et descendantes réparties sur tout le parcours mais celui-ci n'est pas fatigant. Il est donc nécessaire de laisser les poussettes à la consigne.
Pas accessible aux personnes en voiturettes.
Attention, les photos sont interdites dans la Grotte.

LE PAVILLON.

En bord de rivière, à deux pas de la sortie de la Grotte, vous apprécierez dans un cadre de verdure, notre restaurant : Le Pavillon.

Sur sa grande terrasse, vous pourrez déguster une bière régionale comme la Blonde de Han, une glace, un en-cas, ...

Dans ce restaurant brasserie, vous pourrez savourer une spécialité ardennaise. Une carte variée vous est proposée.

LA RESERVE D'ANIMAUX SAUVAGES.

Disparus ou chassés de nos régions depuis des siècles, de nombreux animaux sauvages ont retrouvé à Han-sur-Lesse un domaine où vivre et se développer en toute quiétude. Ce sont quelques 19 espèces différentes que l'on peut approcher et admirer au cours de la visite de la Réserve d'Animaux Sauvages.
Cet écrin de nature s'étend sur 250 hectares. Un "Safari-car", sorte de train routier permettant de transporter une centaine de personnes, conduit les touristes à la découverte de ce joyau.

La Réserve d'Animaux Sauvages est accessible aux personnes à mobilité réduite.

SPELEOGAME - CETTE ANNEE, DEVENEZ CHAUVE-SOURIS !

Prêt à découvrir un monde de mystères et de ténèbres ?

Chaussez vos lunettes 3D, accrochez votre écouteur, empoignez votre votre joystick et, confortablement installé dans votre fauteuil, embarquez dans la nouvelle aventure du Speleogame....

Que se passe-t-il au Trou de Han ? Des concentrations anormales de chauve-souris envahissent le village !

Heureusement le professeur Quanaf veille et, grâce à son appareil révolutionnaire, il va vous transformer en chauve-souris afin de vous permettre de dénouer le mystère !!!

Mais avant de jouer les batman, vous pourrez tester votre aptitude à l'exploration souterraine dans notre Speleotest. Et si vous préférez moins d'action, la salle thématique est là pour vous faire découvrir les humeurs de la Lesse, l'historique des découvertes des Grottes de Han, les recherches scientifiques en milieu souterrain, la formation des Grottes, …

Concrètement pour nous, comment va se dérouler la journée ?

Départ de Liège Guillemins à 8h22 (Attention le train n'attendra pas, de plus chaque personne devra être en ordre de titre de transport pour le trajet aller-retour de Liège à Jemelle) pour arriver à Jemelle à 9h36 et de là nous prendrons un bus spécial qui nous déposera au domaine vers 10 Heures.

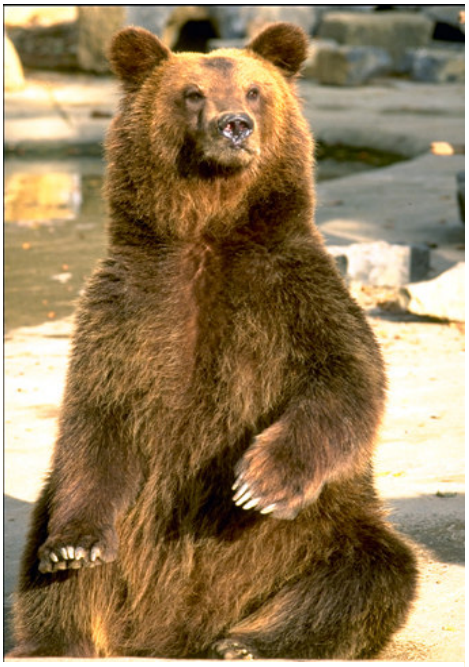
Après avoir reçu notre pass pour la journée nous commencerons par la visite du musée du monde souterrain.

A 11 heures, nous prendrons le tram (et oui, journée train, tram, bus) pour nous rendre à la visite de la grotte.

A la sortie de celle-ci, pour reprendre des forces nous irons nous restaurer au Pavillon vers 12h30.

Au menu:	Adulte.	Enfant.
	Apéritif Maison. Terrine de Lapereau à la Blonde de Han, salade de saison et pignons de pin grillés. Waterzooi de volaille fermière, pomme persillées Profiteroles à la crème fraiche et chocolat. La blonde de Han ou un ballon de vin. 1 carafe d'eau et un café.	Escalope de poulet, Frites Glace 1 boisson de 25 Cl

A 15 heures, afin de digérer tout cela, petite balade à bord de safari car, pour la visite de la réserve d'animaux.



Pour finir notre visite par le spéléogame à 16h40.

Et enfin retour prévu en Bus spécial à 18 heures pour reprendre le train à Jemelle à 18h23 et arriver à Liège à 19h38.

Participation:

28 €: Adulte membre en ordre de cotisation.
35 €: Adulte non membre.
14 €: Enfant.

Et un titre de transport valable pour le train aller-retour Liège Guillemins—Jemelle.

✂

Bulletin de participation pour
Le Domaine des grottes de Han

Bulletin à faire parvenir au secrétariat avant le 07 Mai 2008.
Je soussigné ……désire participer à l'excursion du 17 Mai 2008.
Inscription:

……. Adulte(s) en règle de cotisation	….. X 28 €	=……€
……. Adulte(s) non membre(s)	….. X 35 €	=……€
……. Enfant(s) (-12 ans)	….. X 14 €	=……€
	TOTAL	=……€

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

Signature

Le petit mot du secrétariat:

Suite à de petit problème de distribution, de courrier, nous vous demandons lors de déménagement (privé ou au sein de la société) de nous prévenir afin de pouvoir vous faire parvenir le périodique et tout courrier de l'amicale.

Le secrétariat.

Définitions "Desprogiennes "

AUTOBUS : Véhicule qui roule deux fois plus vite quand on court après que lorsqu'on est dedans.

BABY-SITTER : Adolescent(e)s devant se conduire comme des adultes de façon à ce que les adultes qui sortent puissent se comporter comme des adolescents.

Petit rappel pour les distraits,
n'oubliez pas votre cotisation 2008,
elle est de 13 € au n° de compte de
l'amicale des conducteurs de Liège Guillemins et Huy
(n°001-1506138-95) avec la mention cotisation 2008.

Bulletin de participation pour
Le Domaine des Grottes de Han

RIONS UN PEU

Une femme entre dans une pharmacie et demande de l'arsenic..
« Que comptez vous en faire ? » Lui demande le pharmacien
«C'est pour tuer mon mari... »
« Quoi ? Vous plaisantez ! Je ne peux pas vous vendre de quoi commettre un meurtre !
La femme ouvre alors son sac à main, et en sort une photo de son mari en train de coucher avec la femme du pharmacien...
« Ah, évidement, lui dit ce dernier, si vous avez une ordonnance, c'est différent... »

Un jardinier d'un grand hôtel découvre que ses rosiers font plus de dix mètres de haut.
Il découvre également des tomates de 10 centimètres de diamètre, des melons de dix kilos...
Il appelle le directeur et lui dit :
Moi, je veux bien que l'hôtel héberge le Tour de France,
mais dites aux coureurs d'arrêter de pisser dans le jardin

Un médecin africain dit à son collaborateur, Hassoun :
"Ecoute, demain je vais à la chasse, mais je ne veux pas fermer la clinique, alors tu t'occuperas des patients qui viendront".
"D'accord, docteur", répond Hassoun.
Le docteur va à la chasse et le lendemain il demande à son assistant :
"Alors, comment s'est passée ta journée ?"
Hassoun explique qu'il a eu 3 patients.
Le premier avait une migraine et il lui a donné de l'aspirine.
"Très bien Hassoun et le deuxième ?" demande le docteur.
"Le deuxième avait des brûlures d'estomac, je lui ai donné du Mallox, Monsieur"
"Bravo, bravo, tu es un vrai pro, Hassoun. Et le troisième ?"
"Ben j'étais assis et d'un seul coup la porte s'est ouverte, une femme est entrée comme une furie.
Elle s'est déshabillée complètement, elle s'est couchée sur la table d'examen et elle m'a crié :
"Aidez-moi ! Ça fait 5 ans que je n'ai pas vu un homme !"
Plutôt inquiet, le médecin demande : "Et qu'est-ce que tu as fait, Hassoun?"
"Je lui ai mis des gouttes dans les yeux"

Un homme en train de se noyer crie:
- AU SECOURS, JE NE SAIS PAS NAGER!!!
Puis, un passant vient vers lui et lui dit:
- Moi non plus je ne sais pas nager et je n'en fait pas tout un drame!

Mots croisés.

Horizontalement

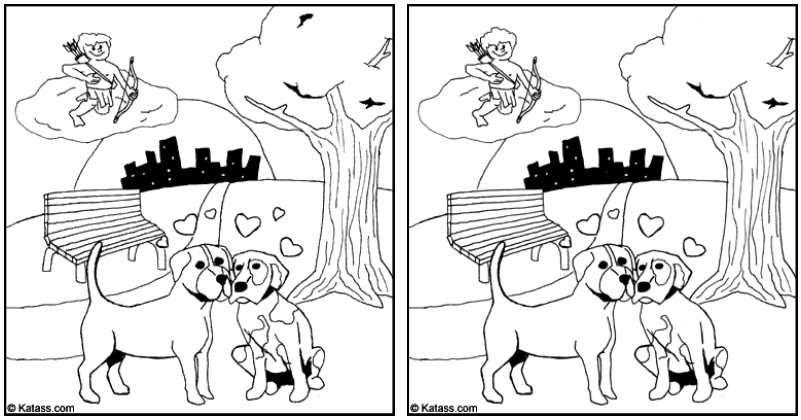
1 Capacité de choisir (autre chose que sa voiture) **16** Travaillera à la machine **17** Entretint un sentiment néfaste **18** Dépôt qu'a la dent **19** Pour dire légèrement papier, quand il est brillant **21** Peut être du génie ou du train **22** Animal aussi connu pour son jeu **23** Pour faire des doublures **25** Canton de mots croisés **26** Personnification de la terre **27** Oiseaux réputés pour leur couleur **29** Pour dire de ce côté **31** Un peu trop ou pas assez vache **32** Commence à envier **34** Plante vivace à fleurs roses ou violettes **37** Souvent bien pour un oui ou pour un non **38** Enregistrera sur son disque dur **40** Fit traîner en longueur **42** Participe à la lecture **43** Marquer de veines **45** Le premier de la course **46** Pour lui **47** Voie bordée de maisons **48** Atome chargé **49** Trois lettres pour un mois **50** S'amuse **51** Utile en musique **52** Fin de procédure **55** Commencement d'une nouvelle ère **57** Fuligineuse **60** Qui n'affecte pas l'ensemble d'une fonction **63** Absolument pas cachée **64** Transvasera dans le récipient de départ **66** Précédé de deux autres **67** Pour indiquer la grande rue **68** Crochet **69** Coûté **70** Un dieu **71** S'harmonisera **73** Mesure de six pieds **76** Lettre **77** Lit d'un ruisseau **80** Utilise de façon prolongée **81** Groupe de grands arbres **83** Équilibra **85** Groupe de personnes **86** Choisiraient

Verticalement

1 Pour qui les employés participent aux comptes **2** Détruisaient à force d'utiliser **3** Nécessite quatre épingles pour indiquer la perfection **4** Possèdent **5** Qui fait sentir le pétrole **6** Point de départ d'une chronologie **7** Certainement tienne **8** Décontracta **9** Arbre **10** Possessif, mais adjectif **11** Commencer, sans forcément sentir le pétard **12** Comme lui... Pareil **13** A l'encontre de la règle **14** Mammifères de cirque... ou de mer **15** Feraient passer en premier l'intérêt du pays **19** A le sens de l'or **20** Ancienne note **23** Essayera **24** Propose à la lecture pour tous **28** Indulgentes **30** Expulsera brusquement par la bouche **33** Quand il est au vent, il est feuilleté **35** Macérée avant la cuisson **36** Rendues moins brillantes **37** Pour une répétition **39** Nettoyer en raclant **41** Comestible, mais indigeste au cinéma **44** Pièce de vaisselle **51** Rigole **53** Petit animal ressemblant à un serpent **54** À qui on peut donner une bonne leçon **56** S'esclaffe **58** Travail de broderie **59** Poison **61** Fit des opérations **62** Traduction d'un texte ancien **65** Fruit de la vendange **72** Le côté bas du cours **74** Indication d'alternative **75** Pronom **76** Préparation à base de farine **78** Étendue de terre **79** Levant **81** Métal **82** Tézigue **84** Paresseux **85** Saint

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																

Jeu des 7 erreurs.



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

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

Quelques petites recettes

Œuf mollet au saumon et aux épinards, en papillote

Une papillote avec une farce surprenante... Très simple et délicieux !

INGREDIENTS (4 personnes)
-10 portions d'épinards en branches.
- 100 g de champignons blonds.
- 100 g de saumon fumé.
- 4 œufs.
- 4 c, à soupe de crème fraîche.
- 2 c. à soupe de beurre.
- noix muscade, sel et poivre.

PREPARATION
Faites cuire les œufs mollets (4 min. dans de l'eau bouillante) et écalez-les prudemment. Emincez les champignons blonds.
CUISSON *Quelques heures au préalable (15 min.)*
Faites fondre le beurre dans une casserole et faites-y chauffer les portions d'épinards surgelées pendant 5 min., à feu moyen. Mélangez régulièrement pour éviter que les épinards n'attachent. Ajoutez les champignons blonds émincés et la crème fraîche, remuez et couvrez. Poursuivez la cuisson pendant 4 min. Epicez de noix muscade, de sel (une petite pincée car le saumon fumé est déjà salé) et de poivre. Prenez 4 feuilles d'aluminium. Disposez une portion d'épinards au milieu de chacune des feuilles. Recouvrez d'une tranche de saumon fumé et dressez-y un œuf mollet. Refermez le saumon autour de l'œuf et repliez les papillotes.
Au moment même (6 min. au barbecue). Faites cuire les papillotes pendant 6 min. au barbecue pas trop chaud. Ne prolongez pas la cuisson pour que l'œuf reste mollet.
PRESENTATION
Servez avec une pomme de terre en chemise, des pâtes ou du riz.

Filet d'agneau au coulis de poivrons jaunes

Une petite sauce relevée et gorgée de soleil accompagne la viande. Original, savoureux à souhait et prêt en 20 min. moyennant un petit temps de préparation.

INGREDIENTS (4 personnes)
- 4 à 6 filets d'agneau.
- 200g de lard fumé coupé en très fines tranches
- un oignon
- un éclat d'ail
- 2 c. à soupe d'huile d'olive
- 3 c à soupe de beurre
- sel et poivre

Pour le coulis de poivrons:
- 1 poivrons jaunes et 1 poivron orange
- 1 dl de bouillon de poule (1/3 de cube dissous dans de l'eau très chaude)
- 1 pointe de couteau d'extrait de viande.

PREPARATION
Faites légèrement dégeler les filets d'agneau. Coupez les tranches de lard en petits morceaux. Hachez finement l'oignon et l'éclat d'ail. Préparez le coulis de poivrons: enlevez les graines et les filaments blancs des poivrons et coupez la chair en gros morceaux. Portez 1 dl de bouillon de poule à ébullition et faites-y cuire les morceaux de poivrons à feu doux, pendant 10 min. Mixez finement et tamisez si nécessaire. Assaisonnez d'1 pointe de couteau d'extrait de viande.
CUISSON (20 min)
Faites bien chauffer 2 c. à soupe d'huile d'olive et 1 c. à soupe de beurre dans une poêle. Saisissez-y les filets d'agneau, pendant 4 min. de chaque côté. Baissez le feu et faites encore cuire 4 à 5 min. de chaque côté. Salez et poivrez. Retirez la viande de la poêle et gardez-la au chaud. Faites fondre 1 ou 2 c. à soupe de beurre dans la poêle et faites-y rissoler les lardons, pendant 1 à 2 min. Ajoutez l'oignon et l'ail hachés. Poursuivez la cuisson pendant 2 min. Entre-temps, réchauffez le coulis de poivrons.
PREPARATION
Dressez 1 ou 2 filets d'agneau sur chaque assiette et parsemez-les de lardons rissolés. Coupez éventuellement la viande en tranches épaisses et obliques. Versez un peu de coulis de poivrons à côté de la viande. Servez avec des croquettes ou des pâtes fraîches et des petites tomates grillées.

de s'engager. C'est par un travail sur soi, et aussi sur les collègues, que tout commence. Quand on pense à ce qu'il faut faire pour réussir une grève, on se dit que l'expression «cesser le travail» est vraiment mal trouvée pour désigner cette activité. Cela étant, bien qu'éprouvante, c'est une expérience qui ne laisse pas que des souvenirs pénibles. Très loin de là. C'est une occasion de vivre d'intenses moments de solidarité et de complicité : faire du bruit, chanter ensemble, marcher sur la chaussée, rire de tout et de rien. Voilà qui permet de se refaire une santé et qui laisse des traces. Pour preuve, voici celles qu'a laissées l'expérience de la grève de 95 dans l'esprit de l'un de nos collègues syndiqué.

«J'aurais aimé aller plus loin. Au-delà. J'ai été surpris de l'appel de la fédération des cheminots à reprendre le travail. On pouvait aller plus loin, mais "tous ensemble", pas tout seuls, c'est vrai. Et puis, de toute façon, le syndicat hésite toujours à faire grève pendant les fêtes de fin d'année. Mais là, on a été trop gentils. On a été aussi très déterminés. Je crois, unis comme jamais. Il faut dire qu'on fait un certain métier. Il est comme il est, mais si, au bout, tu n'as pas quelque chose qui te tient pour bien le faire, s'il n'y a pas d'issue - plus de retraite, par exemple -, comment supporter ce métier? C'est simple, si on nous met à égalité avec tout le monde, nous, dans la filière, on arrête le métier. Avec le plan Juppé, on pouvait perdre jusqu'à 2 600 francs par mois. Mais c'est lié au métier. Si le métier n'est pas reconnu comme c'est le cas aujourd'hui, demain il pourrait être reconnu autrement, plus mal peut-être, on va voir, on ne sait pas. Ce qui nous tient, nous, c'est la retraite, entre autres. On fait ce métier comme les gars de la RATP, les pilotes, tous ceux qui font des métiers aussi durs. Ils méritent aussi de partir plus tôt que les autres. Avec tout ce qu'on prend sur nous, c'est mérité. Si, au bout, on n'a plus ça, je suis prêt à descendre de machine demain matin. D'ailleurs, si on avait perdu ce conflit, au niveau de la conduite, on aurait tous "dégagé". Si plus rien ne me tient, moi, je pars aux ateliers ou ailleurs, n'importe où. Je me reclasse. Reconnaître le métier aujourd'hui, c'est ça. Bien sûr, ça pourrait être autre chose, mais aujourd'hui c'est comme ça, et on ne veut pas qu'ils y touchent.

«Pour arrêter les trains, on s'est mis devant. Alors qu'en 86 les trains roulaient et qu'il y avait un service minimum, cette fois on s'est opposé à ce que les trains roulent. À partir du jeudi, c'est-à-dire cinq jours après le début de la grève, le 24. Jusque-là, quelques trains roulaient avec quelques cadres et des non grévistes. Il a fallu intervenir, car partout des cheminots et surtout certains chantiers de l'équipement s'y opposaient en mettant des pétards, en faisant brûler des torches rouges, en posant des barres de court-circuit sur les voies. Ils empêchaient les trains de rouler. Chez nous, des agents de conduite sont allés aussi sur les voies. Ils informaient l'aiguilleur qu'ils se trouvaient sur la voie et lui était bien obligé d'arrêter les trains. Moi, je n'y suis pas allé. Je trouve ça dangereux. C'est trop risqué. Dangereux aussi pour les rapports entre grévistes et voyageurs. Il y a eu des jets de ballast. Les usagers sont descendus et ont dû partir jusqu'à Paris à pied, en longeant les voies. Au niveau de la sécurité, j'étais pas pour. On a beaucoup discuté. En fait, il vaut mieux empêcher les trains de partir de Paris plutôt que les empêcher de rouler, une fois partis. Le problème, c'est que certains cheminots grévistes avaient peur de le faire, car la gare à Paris est un peu particulière. Elle est surveillée par un centre privé avec des caméras dotées de possibilités d'agrandissement. Ce centre sert d'habitude à la sécurité des voyageurs. Mais là, il permet de surveiller la plateforme et certains quais. Tout ce qui

est visionné est enregistré. Il y avait donc une appréhension, une peur compréhensible des représailles. Il aurait fallu que les 500 grévistes bloquent le départ des trains "tous ensemble". Je l'ai proposé. Il y a eu des hésitations. On n'y est pas arrivés.

«Alors que, là, une quinzaine de conducteurs ont empêché les trains de rouler, une fois partis, sur les voies. J'étais contre. Bloquer les trains en pleine voie, ce n'est pas correct. On s'est engueulé là-dessus. Les jeunes étaient prêts à tout. Moi je pense qu'il ne faut pas faire tout et n'importe quoi. Si un train part avec les voyageurs, il faut qu'il arrive. Sinon, danger.

«Mais les opérations de ce type ont été rares. Nous, on souhaitait plutôt que sur chaque lieu de garage les cheminots empêchent les trains de partir. En fait, c'est finalement ce qui s'est passé, grâce au niveau national. Tout était bloqué partout en France. A partir de là, on a pu faire "baisser les pantos" à tout le monde chez nous. Mais on a eu du mal en raison du fait que c'est une gare stratégique. Il y a la direction de la SNCF et les caméras sur place.

«Les points de vue ont été assumés dans les assemblées générales quotidiennes qui décidaient après que chaque organisation syndicale avait défendu le sien. Chez nous, les relations entre grévistes et syndicats ont une histoire particulière. Les syndicats regroupent peu d'adhérents. La CGT, par exemple, syndique 10 % des conducteurs sur un effectif de 270 agents environ. La CFDT était très légèrement majoritaire aux élections professionnelles, avec deux élus titulaires. La CGT et la FGAAC avaient chacune un élu titulaire. Un tiers de l'effectif ne vote pas, soit presque une centaine d'agents. Les assemblées générales parvenaient difficilement à rassembler une majorité de conducteurs, tant l'éparpillement de chacun en banlieue est difficile à gérer, même pendant les conflits. Environ 50 à 60 conducteurs ont participé régulièrement aux assemblées. Dans le meilleur des cas, le chiffre atteint était de 90.

«Au début, on appréhendait un peu. En 86-87, les syndicats n'avaient pas pu conduire le mouvement. Une coordination s'est créée, dirigée contre les syndicats. Les leaders étaient tous d'anciens cégétistes. Mais je n'étais pas d'accord. J'ai soutenu de loin la coordination sans donner mon accord, car ils se sont constitués en association loi 1901 des conducteurs. Entre 87 et 89, on n'a pas arrêté de "ramer". On a beaucoup bossé et on a fini par renverser la vapeur. Mais là, depuis 1994, le ton était donné, on sentait la pression monter. Le 6 octobre 93: 40000 cheminots à Paris à l'appel de la CGT. Novembre 1993, encore. Puis mars 1994, et jusqu'au 24 novembre 95, la pression n'a pas baissé, toujours à l'initiative des syndicats. Il a fallu qu'on évolue, bien sûr. Le militant "pur" doit écouter. Au bout du compte, avec la grève de 95, on a un peu redoré notre blason, même au niveau national, où on a trouvé des leaders représentatifs. Ils tiennent la route. Ils ne cherchent pas leurs mots. On les a vus.

« Mais pour ça, chez nous, il a fallu bosser dur. On allait dans les ateliers le matin. Ils arrêtaient de travailler. La prise de parole se faisait en montant sur les établis. C'était une image incroyable. Le climat était froid. Les gens ne s'exprimaient pas. Pourtant, le débat était ouvert. Librement. Mais les gens semblaient de marbre. Imaginez: un atelier plein de bruit, les machines, les ventilations d'air chaud, tout s'arrête d'un coup. Personne ne semble vouloir parler. Il y avait un froid là-dedans. Je peux dire que c'est quelque chose. Les cheminots des ateliers ne se sont pas exprimés. Et pourtant, ce sont eux qui entretiennent nos machines. Il y a eu un froid et ça

laisse des traces. En banlieue, c'est plus dur qu'ailleurs. En province, ils ont été plus forts que nous. On est trop dispersés et on se connaît trop mal.

«Pourtant, on s'est quand même retrouvés. On s'est vraiment retrouvés. Surtout dans les manifestations. Là, c'était la passion. On a rencontré les autres. Les instituteurs, par exemple. Les "manifs", c'étaient vraiment des jours de fête. Là, on rigole surtout. C'est sérieux et humoristique à la fois. On est brimé toute la vie au boulot, toute l'année. Là, on manifeste et on rigole. Dans les rues de Paris, d'un coup, on est chez nous. On peut se vider pour repartir le lendemain aussi fort, au niveau mental. Se vider de tout ça : moments d'explications et côté manifs, slogans et chansons, parfois un peu grossières, sur tous les airs qu'on partage avec le manifestant d'à-côté, quel qu'il soit, cheminot ou pas cheminot. Ce sont des choses qu'on ne vit pas tous les jours côté fête et côté sérieux en même temps. Il le faut. Si tu vas à une manif comme à un enterrement, c'est pas la peine. Une manif, ce n'est pas marcher sous une banderole. C'est la fête. Pour te vider. Tout ce que tu as sur le cœur et sur le ventre, ça sort. Avec les autres. Ensemble avec les fumigènes, les tam-tams sur les bidons, on s'est retrouvés. Parfois deux fois par semaine. Fatigués, mais vidés. Vidés par rapport au patron : tout ce que tu peux pas lui dire en face tous les jours, là tu peux le sortir. Tout le monde en prend. Tous les caïds entendent notre voix. Et, le soir, c'était la révolution dans le quartier. Même ma fille était porte-parole, en faisant des dessins qui demandaient aux parents de ses copines de "faire grève avec papa". C'est incroyable ce que j'ai vécu. Nous sommes tous marqués. C'est ça la grève. Il faut vivre les manifs avec l'humour. C'est pas toujours sérieux et c'est toujours sérieux.

«On était aussi en province par tout ce qu'on nous racontait. On est petits à côté d'eux. Ils faisaient des chapiteaux où les femmes de grévistes préparaient à manger midi et soir. Une solidarité incroyable, même sur les marchés où les commerçants donnaient à manger aux grévistes, distribuaient les filets garnis. C'était classique. On garde tout ça dans la tête. À Aix, par exemple, les cheminots ont monté des bouts de rail dans la manif : une voie de chemin de fer dans la ville. C'est ça qu'on n'oublie pas. La fête avec les autres. »

Cela a aussi laissé des traces dans notre propre dépôt. Et pas seulement la dernière grève de 95. Celle de 86 est également encore présente aux esprits. Signe, s'il en fallait, que l'histoire avec un grand « H», est faite de mailles, les unes à l'endroit, les autres à l'envers, qui finissent par tricoter la grande histoire. Et ce qui semble aujourd'hui éteint creuse certainement son sillon dans les esprits. Voici ce que l'un d'entre nous a conservé de ces moments de lutte, de tension, et de solidarité.

«La grève de 1985-1986 a été assez dure, car nous n'avons pas obtenu grand-chose de la direction et du gouvernement. Je me souviens vaguement de quelques anecdotes. Avec une poignée de collègues, nous étions environ une petite quinzaine de cheminots, nous sommes allés manifester au milieu les voies, à hauteur de la passerelle n°2. Au bout d'une dizaine de minutes, nous avons vu arriver cinq ou six personnes : un directeur et ses collaborateurs, assez remontés contre nous. L'un d'eux avait même essayé de prendre une photo pour avoir la tête des différents meneurs de cette grève. La direction n'avait pas hésité à envoyer la police pour nous déloger de l'endroit. Ce qui ne nous empêcha pas, une autre fois, d'y faire carrément un "barbecue". Les CRS

avaient alors chargé pour libérer les voies.
«Un autre jour, un directeur est directement descendu de "Saint-Lazare" pour nous faire un de ses beaux discours. Selon lui, nous devions laisser partir le train de l'espoir, sinon la SNCF risquait de souffrir. Il avait emmené des assistants et d'autres collaborateurs avec lui, tous plus âgés les uns que les autres. On aurait dit une bande d'anciens combattants de la Première Guerre mondiale. Ce jour-là, la presse couvrait l'événement. Un journaliste me demanda : "Mais, la direction, ce n'est que des vieux papys?" Le lendemain, dans les journaux, on pouvait lire en gros titres : "Les papys de la direction contre les grévistes..."
«Nous faisions des assemblées générales tous les matins à quatre heures. Je me souviens qu'un journaliste m'avait demandé à quelle heure avaient lieu ces AG ; je le lui dis. Il m'assura que le lendemain il serait là pour y participer. Il est arrivé à quatre heures, mais de l'après-midi. Le matin, c'était bien trop tôt pour lui.
«Nous avons résisté durant vingt-cinq jours. Les syndicats étaient en retrait pour cette grève. Elle avait démarré comme une grève habituelle, mais cette fois sans préavis syndical, à l'initiative d'une petite dizaine de mécaniciens seulement. Puis, au fil des heures et des jours, il y a eu un effet boule de neige dans tous les dépôts de la région, puis au plan national.
«Le gouvernement a dû envoyer un négociateur bien spécial, car la direction de la SNCF ne voulait négocier qu'avec un délégué syndical. Nous avions formé une équipe de cinq ou six mécaniciens syndicalement neutres pour trouver une solution à ce problème assez épineux. Pour une fois, nous ne voulions pas que les syndicats s'en mêlent, car ils avaient pas mal échoué dans la période, malgré leur entêtement à essayer de récupérer ce gros mouvement.
«Je me souviens que nous n'avons pas obtenu grand-chose à la fin de cette grève harassante que le gouvernement et la direction avaient bien laissé pourrir. Nous avons repris le travail très stressés du sort qui nous attendait. Tête basse, sachant que nous venions de perdre un mois de salaire. Il m'avait fallu, je me souviens, plusieurs mois pour rembourser cette dette.
«Dès la reprise du travail, il s'est mis à neiger pendant une bonne dizaine de jours, et plusieurs trains s'étaient retrouvés bloqués dans des gares, impossible de redémarrer car les caténaires ainsi que les pantographes gelaient. Les voyageurs étaient plus qu'excédés car, en plus d'un mois de grève dure, sans aucun train circulant, ils avaient eu dix jours d'hiver très rude où très peu de trains avaient pu rouler normalement.
« Comment peut-on, après un événement pareil, conduire un train dans de bonnes conditions, tant sur le plan moral (stress important, rancœur, etc.) que sur le plan physique (longues veilles en grève difficiles à récupérer, le froid, etc.) ? En plus de cela, j'ai eu l'impression que les autres corporations de cheminots ne nous ont pas aidés comme ils auraient pu le faire. Nous avons eu la sensation d'être le vilain petit canard de la SNCF. C'est souvent les agents de conduite qui font des grands mouvements sans toujours être suivis. Sans faire de corporatisme, j'aimerais bien que les "autres" nous suivent un peu plus souvent.
«Pour les gens du gouvernement et ceux de la direction qui, eux, passent toutes leurs nuits dans leur lit bien au chaud, c'est relativement facile de dire qu'il faut reculer l'âge de la retraite ou travailler davantage, ou encore augmenter les cadences, etc. Pour ma part, qui suis rentré à la SNCF voilà bientôt trente ans,

et directement à la traction, autrement dit en ayant depuis toujours des horaires décalés, en travaillant les nuits, les matinées avancées, les soirées tardives, couché à deux heures du matin ou levé à trois heures, j'estime que ma future retraite à cinquante ans, je la mérite bien largement, n'en déplaise à ces messieurs.

« On nous dit que la conduite des trains est beaucoup plus aisée maintenant que du temps de la vapeur. C'est certainement vrai sur le plan physique mais à l'époque, par exemple, les mécaniciens ne faisaient qu'un aller et retour Paris/Pontoise, maintenant, il n'est pas rare que l'on en fasse trois, avec des cadences plus rapides, avec tout ce qui peut s'ensuivre : stress, retards importants des trains dus à une trop grande affluence, etc... Ce qui fait que mentalement, on en prend un sacré coup tout au long de la carrière.

«En ce qui concerne la grève de 1995-1996, j'avais déjà été muté au dépôt de Persan-Beaumont depuis janvier 1993, c'était le Premier ministre de l'époque, Alain Juppé, qui nous faisait des misères avec son plan de fou furieux. On voit bien, dans ce cas précis, que des énarques comme lui, ou autres technocrates qui n'ont aucune idée de ce que c'est que de travailler dehors, la nuit, le dimanche, les jours de fête, sont capables de faire dans un gouvernement.

«Cette fois-ci, nous avions arrêté le travail vingt-cinq jours environ. Là aussi, la mobilisation était très forte au dépôt; à part un ou deux inconditionnels (on les appelle des jaunes), tous les mécaniciens avaient posé le sac. Quelques chefs de traction avaient reçu des ordres d'en haut d'essayer de tirer des trains. On sentait bien, encore une fois, que la direction et le gouvernement avaient bien l'intention de ne rien céder et de laisser pourrir la situation.

«Dans ces moments de grèves dures, les temps de veille sont encore plus longs, mais ils sont nécessaires. »

...à suivre

Quelques citations

**Je n'oublierai jamais la journée de mes noces.
Je n'avais jamais vu deux personnes
aussi heureuse que mon père et ma mère.**

-

**Le mariage n'est ni un rituel ni une fin.
C'est un long et complexe pas de deux, pour lequel
il importe avant tout de bien choisir son partenaire
et d'avoir un bon sens de l'équilibre.**

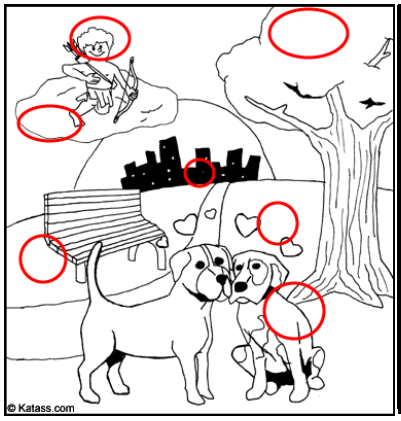
-

**Un informaticien est un calculateur sur calculatrice,
qui croit pouvoir obtenir un enfant en un mois,
en fécondant neuf femmes à la fois.**

SOLUTIONS AUX JEUX

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

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



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