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 2008 - N°102 - LIEGE X

230 G

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	Salons du Beaurevoir à Alleur
Vendredi 21 Novembre 2008	Assemblée Générale	Dépôt des conducteurs

Dernier Train

Vendredi 12 Septembre 2008	Philippe STRAUVEN	Dépôt des conducteurs
Vendredi 14 Novembre 2008	Georges ABRAHAM	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

Une fois de plus, le soleil fut de la partie lors de notre barbecue à Esneux.

Participation massive, ambiance familiale, tout ce qu'il faut pour passer une journée agréable dans le cadre champêtre du domaine du Rond Chêne.

Nous n'en resterons pas là, puisque nous vous proposons une nouvelle rencontre toute aussi conviviale lors d'une soirée au cours de laquelle nous aurons le plaisir de congratuler les nouveaux retraités.

Cette soirée clôturera nos activités pour cette année. Le conseil d'Administration prépare déjà les sorties pour 2009 en s'efforçant de faire mieux encore.

Merci pour votre confiance et votre fidélité.

Jean MARENNE

« 230 G»

Une locomotive mixte robuste et simple voulue par le réseau du Chemin de fer de Paris à Orléans pour la traction de ses trains de voyageurs omnibus, voilà ce qu'est la série 4200 devenue, en 1938, la série 230 G à la SNCF A l'époque, personne n'aurait pensé qu'une 4200 serait la dernière locomotive à vapeur officiellement en service en France.

Une «presque Pacific»

La série des 4200 du PO est bien, il suffit de la regarder pour s'en convaincre, une «presque Pacifie» avec son avant à écrans pare-fumée puissant et bien dessiné, digne des meilleures Pacific PO, mais avec aussi un corps cylindrique écourté à l'arrière, une cabine étriquée et une absence flagrante de bissel arrière. Bref, une Pacific inachevée: et cette locomotive est bien cela, née à l'époque des Pacific mais pour des trains qui ne méritent pas une Pacific

La série 4201 à 4370 du Chemin de fer de Paris à Orléans

Étudiées en 1913 par le réseau du PO sous la direction de l'ingénieur Conte, ces locomotives sont construites entre 1914 et 1922. Bien sûr, c'est la Première Guerre mondiale qui interrompt la construction de la série et, à l'époque, le réseau du PO songe à faire terminer la série aux États-Unis, mais ce projet, mis au point en 1918, ne fut pas entrepris du fait du retour de la paix.

Ces locomotives sont des 230, une disposition d'essieux classique pour une locomotive dite «mixte», ce qui ne veut pas dire grand-chose sur le plan ferroviaire sinon qu'il s'agit d'une machine que l'on peut engager dans toutes sortes de services pourvu qu'ils ne soient pas exigeants en vitesse ou en charge remorquée. C'est ainsi que ces 230 sont faites pour la remorque des trains de voyageurs express (c'est-à-dire, à l'époque, des trains ni vraiment rapides, ni vraiment omnibus...), des trains de voyageurs omnibus tractés à une vitesse les rapprochant des express, des trains de messageries.

En couverture, une 230 G à l'époque de son service courant. Ci-contre, l'avant impressionnant de la 230 G 363 préservée par la SNCF

Machines sûres, robustes, fiables, les 4200 font un excellent service, peu remarqué, en tête de trains, tout aussi peu remarqués, circulant dans la France profonde du Sud-ouest ou de l'Ouest, du côté de Tours, St-Nazaire, Savenay, Landerneau, Vierzon, Ussel, Brive, Coutras ou Périgueux. Certaines locomotives de la série, au nombre de 51, se retrouvent sur le réseau de l'État, grand concurrent du Chemin de fer de Paris à Orléans, ou encore au Maroc pour 20 d'entre elles.

Des performances honorables

Des trains de 400 et même de 500 t ne leur font pas peur, et elles les enlèvent pour atteindre facilement un bon 90 à 100 km/h. Les 35 km séparant Bordeaux de Libourne pouvaient être couverts en 28 min en tête d'un train de 500 t, d'après l'auteur L.-M. Vilain. On trouve les 4200 jusque sur la banlieue Sud-ouest, sur la ligne Paris-Étampes. Elles peuvent aussi remorquer des trains de marchandises sur d'autres lignes. Mais leur spécialité reste bien le train voyageurs omnibus auquel elles peuvent imprimer des démarrages énergiques.

Devenue 230 G

En 1938, aucune locomotive de la série ne manque à l'appel, et toutes deviennent des 230 G à la Société Nationale des Chemins de Fer français. Les machines continuent leur service, mais sont peu à peu radiées durant les années 1950 et 1960. Les 19 dernières locomotives terminent leur carrière sur la région Sud-ouest, et la N° 353 est sauvée à temps du chalumeau du ferrailleur par la SNCF, qui en fait sa locomotive à vapeur promotionnelle: elle est souvent vue dans un grand nombre de films, et, surtout, en tête d'un plus grand nombre, encore, de trains d'amateurs.

Caractéristiques techniques

Type-. 230
Moteur: 2 cylindres simple expansion
Cylindres: 500 x 650 mm
Diamètre des roues motrices: 1750 mm
Surface de la grille du foyer:
2,73 ou 2,77 m2
Pression de la chaudière:
12 ou 13 kg/cm'
Contenance du tender en eau: 17 t
Contenance du tender en charbon: 4 t
Masse totale: 107,7 t
Vitesse: 100 km/h

Le petit mot du secrétariat:

Lors du rangement de notre barbecue, nous avons trouvé une série de couverts (couteaux et fourchettes) oublié sur une table. S'il s'avère que ce sont les vôtres demandé à Jean-Marie Calbert au bureau des instructeurs, il se fera un plaisir de vous les rendre.

Encore une dernière petite chose, au prochain périodique c'est la fin de notre livre « nous conducteurs de train ». Si vous avez lu dernièrement (ou même si c'est plus vieux) un livre intéressant sur les chemins de fer et que vous estimez qu'il serait bien de le partager, merci de me faire parvenir les coordonnées afin que je puisse l'intégrer dans les prochains périodiques.

Le secrétariat.

€€€

GRANDE SOIREE ANNUELLE
Samedi 11 octobre

« Salle Églantine » ,rue de la Résistance 28 à 4430 ALLEUR

Aux Salons du Beaurevoir à Alleur

Comme les années précédentes c'est aux Salons du Beaurevoir « Salle Églantine » que le comité vous convie, dès 18h30 pour notre grand bal précédé du repas.

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

Cette année une petite modification, c'est un repas servis à table que nous vous proposons, avec le choix entre deux entrées et deux plats.

Vous avez donc le choix pour les entrées entre Le carpaccio de noix de parme avec sa salade de roquette et copeaux de parmesan (A) ou la tourelle de thon, tourteaux et crevettes grises, cordons de mayonnaise au gaspacho (B). Et pour le plat Picatta de veau roulé à la sauge (C) ou Suprême de poularde farci Valdaoste, les deux accompagnés d'un mélimélo de légumes, sauce crème façon vol au vent pomme de terre noisette et jeté de cerfeuil frais (D). Le tout suivi du gâteau et du café accompagné de ses mignardises.

Et pour digérer tout cela, 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 20 €.
Pour les adultes non membres est de 25 €.
Pour les enfants (de moins de 12 ans) est de 10 €.

Les inscriptions doivent nous parvenir avant le 1 octobre, soit :
- Dans la boîte aux lettres de l'amicale au local des conducteurs de Liège.
- Chez Yvette PONS Rue de Bruxelles, 28
  4340 AWANS
- Par téléphone au 0476/30.60.51 (Yvette PONS après 17H).
- Par mail à amicalefly@hotmail.com.

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

Bulletin de participation pour le bal du 11 octobre 2008

Bulletin à faire parvenir au secrétariat avant le 1 octobre.
Je soussigné ……désire participer au bal du 11 octobre 2007.
Inscriptions:

Noms et prénoms	Choix du menu				
	A	B	C	D	
					=……€
					=……€
					=……€
					=……€
					=……€
					=……€
	TOTAL				=……€

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

Nous avons appris le décès de la maman de notre collègue Dominique Leloir , du frère de notre ancien collègue Raymond Fournaux et de Gérard Coenen le compagnon d' Annie Matheys. Nous tenons à leurs présenter ainsi qu'a leurs familles toutes nos condoléances .

Le comité

je voudrai remercier chacun , chacune ainsi que l'amicale, pour vos marques de sympathie manifestées lors du décès de Gérard. J'en ai été très touchée.

Annie MATTHEYS

« La tendresse d'une maman, d'une mamy, d'une bobonne, c'est une lumière, une chaleur qui persistent dans notre cœur quand il pleut dehors. »

Merci à vous qui par une présence, un geste, un envoi de fleurs, une prière avez voulu témoigner votre sympathie, votre affection ou votre amitié lors du décès de

Lambertine COUCLET
Veuve de Paul LELOIR

Née le 8 juillet 1926
Décédée le 12 juillet 2008

Marie-Claire et Christian,
Dominique et Antonella,
ses enfants,
Yves, Natacha, Xavier, Vanessa et François,
ses petits-enfants,
Emilie, Emilien et Dimitri,
ses arrière-petits-enfants.

Bulletin de participation au
Bal du 13 octobre 2007
Aux Salons du Beaurevoir
À Alleur.

Amour, tendresse et cadeaux ont envahi ma maison !
Un grand merci à tous.

♥

Norah

Pierre-Yves et Isabelle MICHELLE - PHILIPPETH
Rue de l'Arbre St Michel, 12
4400 FLEMALLE

Définitions "Desprogiennes "

BOY SCOUT : Un enfant habillé comme un couillon, commandé par un couillon habillé comme un enfant.

CAPITALISTE : Personne qui se rend en voiture climatisée de son bureau climatisé à son club climatisé pour y prendre un bain de vapeur.

Cette année est une année un peu particulière pour deux de nos membres.

En effet, ils viennent de fêter leur noce de Diamant, de ce fait tout le comité se joint à moi pour féliciter messieurs

Gilbert MICHA et Céleste RAHYR

ainsi que leurs épouses respectives.

RIONS UN PEU

Le petit Didier déménage à la campagne et achète un âne à un vieux fermier pour 100 Euros.
Le fermier doit livrer l'âne le lendemain mais, justement, le lendemain...

- Désolé fiston, mais j'ai une mauvaise nouvelle: l'âne est mort.
- Bien alors, rendez-moi mon argent.
- Je ne peux pas faire ça. J'ai déjà tout dépensé.
- OK alors, vous n'avez qu'à m'apporter l'âne.
- Qu'est-ce que tu vas faire avec?
- Je vais le faire gagner par un tirage au sort à une tombola.
- Tu ne peux pas faire tirer un âne mort!
- Certainement que je peux. Je ne dirai à personne qu'il est mort.

Dans sa situation, le fermier se dit qu'il ne peut pas vraiment refuser.
Il amène donc l'âne au petit Didier.
Un mois plus tard, il revient voir le petit Didier :
- Qu'est devenu mon âne mort ?
- Je l'ai fait tirer au sort.

J'ai vendu 500 billets à 2 euros:
Cela m'a fait une recette de 1.000 !!!!!!!!
- Et personne ne s'est plaint ?
- Seulement le gars qui a gagné.

Je lui ai alors rendu ses 2 euros....

Au cours d'une croisière, une tempête fait rage. Sur le pont du bateau un marin s'approche d'une dame et dit :
- Vous ne devriez pas rester là, Madame, une vague pourrait vous emporter…

Un homme qui se trouve à coté se retourne et dit au marin :
- Dites donc, occupez-vous de vos affaires, c'est ma belle-mère pas la vôtre.

C'est un gars qui rentre dans un bistrot, tout égratigné sur la figure, sur les bras, les jambes, bref pas mal amoché.
Alors ses copains lui demandent ce qui lui est arrivé.
Le gars répond :
- Je viens d'enterrer ma belle-mère

Les autres lui répondent :
- Quel est le rapport avec tes égratignures ?

Le gars répond :
- Mais c'est qu'elle ne voulait pas.

Mots croisés.

Horizontalement

1 Qui travaillent à l'œil **14** Flash de magnésium **15** Qui se croit supérieure **16** Pas pour rendre des services **17** Artère
18 L'enfant à la flèche **20** Chéris **22** Pas fermée quand c'est une maison **24** Un peu épaisses **26** Quand les mots prennent un volume **28** Pour boire dans notre langue
30 Obligation **32** Amas des voies respiratoires **34** Garderai mon argent **37** Histoire drôle **38** Roulas **39** Symbole de métal mou
40 Qui peut être triste ou seigneur
41 Désavoua **42** S'amuse **43** Trucs amusants
45 Pour indiquer la matière **46** Orient
47 On le pipe pour tricher **48** Pour la même chose **49** Pour abréger le poids des pierres
50 Vermeil quand il cache de l'argent
51 Très bon service **53** Symbole de métal brillant **54** Calons **57** Drame au Japon
58 Baigner **59** Dénégation **60** Sodium
61 D'une habileté qui s'accompagne de ruse
62 Qui a profité de la campagne
63 Dresseur de puces **67** Ebranlent
69 Animal de trait **70** Raconte une histoire
71 Qui a la tête dure **73** Infortune
75 Spécialiste du rire **77** Evénement imprévisible **79** Manière d'être **80** Partie terminale de certaines tiges **82** Avec ou sans vision, vous en fait voir de toutes les couleurs **84** Lamina **86** Règle plate
87 Réacteurs

Verticalement

1 Pour qui la faim est sans fin **2** Essayes de faire monter **3** Pour laisser sa marque
4 Stupéfier sans stupéfiant **5** Si elle était un homme ce serait ça **6** S'en souviendra donc **7** Pas ailleurs **8** Boucher **9** Gomina
10 Endroits de choix **11** Frapper des pieds
12 Un petit d'avoir **13** Il est une race à part
14 Qui habitent près de leur mer **19** Un peu vagues **21** La fin ou le centre du verbe
23 La pièce aux deux portes **25** Elargit l'orifice **27** Certains goûts **29** Appuis utiles
31 Symbole de métal blanc très dur
33 C'est cela **35** Vieux mot pour ce jour
36 Arrivent à se faire une idée d'ensemble
43 Personnification de la terre **44** Symbole d'élément de la famille des lanthanides
45 Scierait **47** S'en aller précipitamment
49 Unité de traction animale **50** On essaye d'en faire de vieux **52** Soulagea
53 Crustacé à décortiquer **54** Communauté fermée **55**
Passer de main en main
56 Gobe-mouche
57 Conteste
59 Qui s'attache aux côtes
61 Morceau de l'aloyau
64 Largeur de chemin
65 Surprise
66 Sépulture
68 Coin de Suisse
72 Certainement tienne
74 Petits rongeurs
76 Pour un désert
78 Une lettre
81 Au centre de certains réacteurs
83 Dedans
85 Utile en musique

Jeu des 7 erreurs.

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

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

La question est fondamentale : POURQUOI ?

On n'a pas souvent l'occasion, en ces temps agités, de se poser les vraies questions.
Et pourtant....

POURQUOI tu peux avoir une pizza à ta maison plus vite qu'une ambulance?
POURQUOI il y a un stationnement pour handicapés en face des patinoires?
POURQUOI les gens commandent un double cheeseburger, des grosses frites et un coca... Light?
POURQUOI nous achetons des saucisses à hot dog en paquet de 10 et des pains à hot dog en paquet de 8?

Par ailleurs, ne t'es-tu jamais demandé....

POURQUOI Les femmes ne peuvent pas se mettre du mascara la bouche fermée?
POURQUOI le mot 'abréviation' est si long?
POURQUOI pour arrêter Windows on doit cliquer sur Démarrer?
POURQUOI le jus de citron est fait de saveurs artificielles et le liquide vaisselle est fait de vrais citrons?
POURQUOI il n'y a pas de nourriture pour chat à saveur de souris?
POURQUOI ils stérilisent l'aiguille qui sert à l'euthanasie?
Tu connais ces boîtes noires indestructibles dans les avions...
POURQUOI est-ce qu'ils ne fabriquent pas l'avion au complet dans ce matériau?
Si voler est si sécuritaire, POURQUOI l'aéroport s'appelle le terminal ?

Et toujours...

POURQUOI est-ce qu'on appuie plus fort sur les touches de la télécommande quand les piles sont presque à plat?
POURQUOI est-ce qu'on lave nos serviettes de bain ; est-ce qu'on n'est pas sensés être propres quand on s'essuie avec?
POURQUOI les pilotes kamikazes portent-ils un casque?

Questions cruciales :

Quand on étrangle un Schtroumpf, il devient de quelle couleur?
Comment les panneaux ' DÉFENSE DE MARCHER SUR LA PELOUSE ' arrivent-ils au milieu de celles-ci?
Quand l'homme a découvert que la vache donnait du lait, que cherchait-il exactement à faire à ce moment-là?
Si un mot dans le dictionnaire est mal écrit, comment s'en apercevra-t-on?
POURQUOI ce couillon de Noé n'a-t-il pas écrasé les deux moustiques?
Est-ce que les ouvriers de chez Lipton ont aussi une pause café?
POURQUOI les moutons ne rétrécissent pas quand il pleut?
POURQUOI 'séparés' s'écrit-il en un mot, alors que 'tous ensemble' s'écrit en deux mots séparés?
Je veux acheter un boomerang neuf : comment puis-je me débarrasser de l'ancien?
POURQUOI Les établissements ouverts 24 heures sur 24 ont-ils des serrures et des verrous?

Voilà bonne réflexion.

il faut que les docteurs confrontent leurs avis entre eux. »

— Patrick Herbain : « Mettons que le premier dise qu'il n'est pas bon et l'autre le contraire. Si finalement l'agent est bon, le premier va avoir le sentiment de s'être fait bananer. Après, c'est une question d'orgueil qui va jouer. »

— Franck Gatounes : « II peut y avoir des subterfuges. Il pourra toujours dire qu'au moment de juger de l'inaptitude, l'agent n'était pas consolidé. Maintenant que c'est consolidé, il peut le mettre apte. »

— Patrick Herbain: «Oui, mais le risque, c'est que les copains pensent que, quoi qu'il nous arrive, avec la pression, on peut faire changer l'avis du . Et ça, au niveau national, la direction ne l'acceptera jamais. »

— Franck Gatounes: «C'est bien pour ça que je trouve inadmissible qu'au chemin de fer un médecin puisse descendre définitivement un agent. Ce serait plus juste qu'il dise : "J'ai un doute", et qu'à partir de là il en discute avec d'autres docteurs. »

QUELQUES RÉFLEXIONS D'UN MÉDECIN DU TRAVAIL DE LA SNCF SUR SON MÉTIER

« Le système médical de la SNCF est particulier à plusieurs égards. Je ne retiendrai ici que deux particularités. La première tient au fait qu'il est un système médical intégré. Ce qualificatif indique que l'exercice de la médecine du travail à la SNCF est assurée par des médecins spécialistes, dûment diplômés, mais qui, contrairement aux confrères des autres services médicaux du travail, exercent simultanément la médecine générale. Néanmoins, nous ne le faisons qu'au bénéfice des cheminots en activité, et exclusivement au sein des cabinets médicaux de la SNCF. La seconde particularité du système médical de la SNCF tient au fait qu'en tant que médecins du travail nous avons à décider de l'aptitude des cheminots à exercer des fonctions de sécurité, c'est-à-dire à faire de la médecine de sécurité. Cela n'a l'air de rien, mais pourtant, cela questionne le sens même de notre activité qu'est la médecine du travail.

«Ces deux particularités sont liées à l'histoire même du chemin de fer. Dès leur création, au XIXe siècle, les ingénieurs des compagnies de chemin de fer ont confié à des médecins le soin de sélectionner le personnel selon les aptitudes physiques que l'on pensait alors nécessaires pour exercer des métiers nouveaux. Dans la foulée, l'intervention des médecins fut étendue aux soins et à la prévention des accidents dans un souci de réduction des coûts. Puis, aussi bien sous l'influence des idées hygiénistes que pour retenir un personnel dont la qualification dépendait de l'ancienneté dans l'entreprise, le système médical se mit en place au titre de salaire différé que percevaient les cheminots. Après la création de la SNCF en 1937 et la promulgation de la loi sur la médecine du travail en 1946, c'est aux médecins en place depuis longtemps que revint la tâche d'assurer les obligations nouvelles issues de la loi de 1946. Progressivement, ces médecins furent obligés d'acquérir les diplômes attestant de leur formation de spécialistes en médecine du travail, obligatoires depuis les années quatre-vingt pour exercer cette spécialité. Les visites dites de sécurité sont donc aussi anciennes que les compagnies de chemin de fer, qui se sont attachées pour cela le service de médecins à leur solde. Voilà pourquoi, contrairement aux autres branches des transports, la SNCF n'a pas eu besoin de chercher à l'extérieur de l'entreprise des médecins pour faire les visites de sécurité.

« Ces visites avaient pour but d'éviter les accidents ferroviaires qui auraient pu effrayer la clientèle potentielle de ce mode de transport. Compte tenu des

investissements colossaux pour créer les chemins de fer, il fallait contrôler au mieux tous les paramètres. Le problème de l'alcoolisation des travailleurs du fait de leur condition sociale était au XIXe siècle un problème majeur. L'œuvre d'Emile Zola en témoigne abondamment. Le film de Jean Renoir, *La Bête humaine,* est entièrement construit autour de ce problème. Tout part du constat que l'état de santé du travailleur peut nuire à l'appareil de production. Quelque cent cinquante ans plus tard, cette préoccupation n'a pas quitté l'entreprise ni son service médical, quoique, aujourd'hui, elle se pose dans des conditions sociales bien différentes.

« Cependant, la loi missionne la médecine du travail, en tant qu'institution, pour éviter le risque inverse. Le mode de production est responsable des nombreuses maladies professionnelles qui atteignent les travailleurs du fait de leur travail. Puisque les employeurs sont les décideurs en matière de production, c'est sur eux que retombent les obligations de prévention de ces risques. Par risques professionnels, on entend bien les risques naissant du processus même du travail, qui représentent un danger pour la santé des travailleurs. Les médecins du travail sont chargés d'en informer les salariés et de proposer des moyens de les éviter. Ils doivent en outre être vigilants et découvrir tout nouveau risque lié au développement des modes de production.

«Voilà donc deux attitudes médicales apparemment opposées. Sont-elles inconciliables? Si elles sont conciliables, à quelles conditions ces deux sortes de missions peuvent-elles être réunies dans un seul et même exercice médical? Pour un médecin, c'est un véritable problème éthique, doublé d'un problème de déontologie. On peut s'en tirer à bon compte en disant que descendre un conducteur de machine, que son état de santé prive des moyens physiques nécessaires à la conduite, revient à éviter un accident dont il serait probablement la première victime. Bien entendu, ce n'est pas faux. Mais à elle seule, cette mesure n'est que l'application d'un principe de précaution. Or, la mission de la médecine du travail va bien au-delà de la seule préservation de la santé. Elle consiste à faire en sorte que les conditions de travail de chaque salarié, malade ou pas, soient favorables à sa santé, en agissant sur le milieu de travail. On dit souvent que la médecine du travail n'est pas une médecine de soins. En réalité, c'est inexact. Il s'agit bien d'une médecine de soins, mais plutôt que de soigner une personne, le médecin du travail soigne les conditions de travail. Notre but, bien sûr, est centré sur les personnes et leur santé, comme pour tout exercice médical. Mais c'est indirectement que nous cherchons à le faire, en secondant l'effort de chaque travailleur pour développer sa santé. Autrement dit, dans le domaine de la santé comme dans bien d'autres, il n'y a pas de préservation possible qui ne soit en même temps un développement. Éthiquement parlant, pour un médecin du travail, la seule application du principe de précaution ne le libère pas de son devoir vis-à-vis de son patient.

« Essayons de caractériser plus précisément le problème éthique. Comme tout acte médical, la visite de médecine du travail est un acte de soins singulier. Ce qui implique pour le médecin de considérer son patient comme un être unique, à nul autre pareil. Le corollaire de ce précepte affirme l'indivisibilité de la personne. Puisque dans une personne le biologique, le psychologique et le social sont toujours donnés ensemble, le médecin ne doit négliger aucune de ces trois dimensions dans son acte de soins. Par ailleurs, la singularité de l'acte médical est fondée sur un pacte de confidentialité engageant le patient et le

médecin. Ce dernier fait donc le serment tacite d'être en toutes circonstances aux côtés de son patient ou bien de se récuser. Or, il arrive que lors d'une visite de sécurité, où l'interdiction pour le patient de poursuivre son métier est toujours possible, le médecin ne puisse pas être du côté de son patient au nom de la sécurité collective. Par contre, dans la même situation, le médecin, dans ses fonctions de médecin du travail, pourrait fort bien seconder les efforts de son patient, en recommandant à l'employeur d'aménager les conditions de travail afin de préserver l'aptitude. Le problème éthique n'est pas pour le médecin du travail de choisir l'un contre l'autre son patient ou la sécurité collective. Il est de s'assurer que son patient ne se laisse pas abuser par le non-dit de l'acte médical dès lors qu'un problème de choix est posé.

«L'éthique n'étant faite que de préceptes, elle est bien entendu livrée à la bienveillance de qui choisit de l'appliquer. Elle n'est faite que d'engagements que chacun choisit ou non de s'imposer à soi-même. C'est pourquoi la déontologie médicale est nécessaire, car c'est la profession, au nom de la société, qui impose des obligations pour les actes médicaux. Le Code de déontologie médicale envisage la situation où l'acte médical pourrait être partagé entre les deux tendances opposées dont je viens de parler. Les articles 102 et 107 envisagent le cas des médecins de contrôle ou des médecins experts qui agissent sur une personne pour le compte d'un tiers. Ces articles obligent ces médecins à informer la personne examinée de leur mission et du cadre juridique dans lequel elle s'exerce. Il devient clair que dans cette situation il ne peut plus être question de pacte tacite. Tout doit être explicité afin que la personne soit en mesure d'agir dans cette relation qu'elle n'a pas choisie en fonction de ce qu'elle estime être ses intérêts. Si la visite de sécurité doit se faire dans un cadre de même nature, alors le médecin doit l'indiquer explicitement au salarié. Du coup, c'est reconnaître qu'il est légitime pour un agent de conduite de ne pas révéler au médecin des informations concernant sa santé dont il pourrait craindre une inaptitude. En effet, les conséquences sociales et psychologiques d'une décision d'inaptitude peuvent dépasser en importance pour l'agent lui-même toute autre considération de santé. Mais à ce compte-là, c'est l'objectif de sécurité qui est manqué.

« On peut échapper à ce dilemme. Mais pour cela, il n'y a pas d'autre voie, selon moi, que d'intégrer l'objectif de la sécurité dans les missions des médecins du travail. Il faut pour cela veiller à ce que cette intégration ne ruine pas la confiance qui doit présider à la relation médicale entre le médecin du travail et l'agent de conduite. Ce qui est possible, à condition que le conducteur constate que son médecin met bien tout en œuvre pour maintenir l'aptitude, c'est-à-dire cherche à adapter les conditions de travail en fonction de son patient. Si, après avoir tout essayé, il devient évident à chacun qu'un aménagement du poste de travail est insuffisant pour assurer la sécurité du conducteur et des tiers, tout doit être fait pour que cela puisse devenir aussi le point de vue de l'agent. C'est pourquoi je suis favorable à l'idée que suggère Franck Gatounes de faire d'une décision, qui a un tel poids pour un mécanicien, une décision discutée collégialement avant d'être prise définitivement.

«L'exercice de la médecine du travail à la SNCF n'échappe pas aux contradictions que connaît cette spécialité médicale. Depuis vingt ans que je l'exerce, il a toujours existé un déficit du nombre de médecins du travail. Aujourd'hui, ce déficit se creuse du fait de la

démographie médicale, au point que les solutions envisagées par les pouvoirs publics, sous la forte pression des organisations patronales, pourraient bien mettre fin à la spécialité elle-même. Paradoxalement, c'est à cette occasion que nous nous posons avec force des questions jusque-là restées plus ou moins dans l'ombre, sur le sens de la médecine du travail. C'est comme si, voyant d'un mauvais œil ce que l'on voudrait nous faire faire, nous nous demandions ce que nous faisons en exerçant la médecine du travail. La loi énonce ce qu'est notre mission : "Elle consiste à conduire des actions sur le milieu de travail et à éviter toute altération de la santé des travailleurs du fait de leur travail...". Cet énoncé paraît simple à première vue. Toutefois, comme beaucoup de textes de loi, il reste très général. L'exercice de la médecine du travail, - il faudrait dire "les diverses façons de l'exercer" - répond donc à des interprétations différentes de cet énoncé très général. C'est aussi le cas à la SNCF. Cependant, les organisations syndicales y étant très actives et fortement représentatives, le débat sur ce qu'est et que devrait être la médecine du travail déborde de beaucoup le seul milieu médical.

«Pour finir ce chapitre, je n'aborderai que les points faisant écho aux préoccupations que manifestent les trois conducteurs avec qui j'ai fait ce travail d'élaboration. Je reprends les propos que tient Patrick Herbain, parlant du médecin du travail : "S'il connaît bien l'agent et le métier de conducteur, il le descendra s'il le faut. Mais tout dépend de l'oreille qu'on a en face." Je note que les conducteurs associent la qualité de l'écoute médicale à la connaissance que le médecin peut avoir non seulement de l'agent lui-même, mais aussi de son métier. En fait, tout me semble tourner autour de cette dimension.

«Prenons le cas de la médecine de soins. La relation médicale est évidemment une relation entre personnes. J'ai indiqué en quoi elle introduisait de ce fait, selon moi, une singularité irréductible. Pourtant, dans la relation entre ces personnes s'insinue un troisième terme : c'est l'objet qui les réunit. Vu par le patient, l'objet de sa visite, c'est le mal dont il souffre. Vu par le médecin, l'objet de la visite, c'est la maladie de son patient. Le point commun, c'est la guérison attendue par le patient, recherchée par le médecin. En supposant que le médecin parvienne à enrayer le processus pathologique à l'origine de la maladie qui faisait souffrir le patient, est-il quitte pour autant de ses obligations? Le pacte thérapeutique est-il honoré? Tout dépend de ce qu'on entend par guérison. Habituellement, on appelle guérison le retour à l'état de santé antérieur à la maladie. Mais ce retour est illusoire. L'expérience de la maladie laisse des traces, aussi bien organiques que psychiques, qui n'existaient pas avant elle. La guérison est donc bien autre chose que ce retour à un état précédent.

«Pour s'en convaincre, peut-être convient-il de chercher à caractériser ce que sont santé et maladie. Tout organisme sain interagit constamment avec ses milieux de manière à réaliser, et même à développer, ses capacités à vivre. Dès lors, un état pathologique n'est pas simplement un écart au fonctionnement normal de l'organisme, mais la réduction de sa capacité initiale d'action sur ses milieux. Alors, on peut dire que la guérison est l'effort pour surmonter cette limitation. La tâche du médecin consiste donc à prendre part à cet effort en ordonnant le traitement que requiert l'état organique de son patient pour se débarrasser de sa maladie. Mais ce n'est pas tout. Il doit encore encourager et seconder l'effort de son patient dans la reconquête de ses possibilités d'agir sur

ses milieux, s'il veut l'aider à rétablir ce qui constitue sa santé. On le voit, la santé est bien plus que l'absence de maladie.

«En médecine du travail, le traitement ne porte pas sur l'organisme, mais sur les conditions de travail. Pour autant, la relation médicale reste inchangée en son essence. On doit donc s'attendre à ce que le salarié cherche légitimement dans les actions de son médecin du travail de quoi renforcer ses propres capacités d'action sur le milieu de travail. C'est, je crois, ce qu'il faut entendre par "tout dépend de l'oreille qu'on a en face". Cela renvoie du coup à la connaissance du métier dont il est question juste avant: "S'il connaît bien l'agent et le métier".

«II est évident que, hormis le nôtre, nous autres, médecins du travail, ne pouvons connaître les métiers que de l'extérieur. Que dois-je connaître de son métier pour qu'une décision d'inaptitude puisse être acceptée par un conducteur? Avec l'expérience, je me suis fait une idée de la réponse à cette question, sans pourtant être assuré qu'elle soit bien ajustée.

« Un métier est une activité humaine collective qui poursuit des fins productives. Il consiste à transformer des objets à l'aide de techniques adaptées pour en faire des produits répondant aux besoins de consommateurs ou d'usagers. Dans tous les cas, ces activités réunissent plusieurs personnes poursuivant un but commun imposé. Le but est imposé dans la mesure où il ne répond pas aux besoins immédiats des personnes impliquées dans l'activité. Pour cela, elles mettent en œuvre des procédures et des outillages traditionnels. Ces activités professionnelles engagent les générations les unes avec les autres, plutôt que les unes après les autres, dans des épreuves sans cesse renouvelées. Par épreuve, je désigne les difficultés provenant autant de l'objet à transformer pour atteindre le but commun que de soi-même ou de ceux avec qui nous nous trouvons engagés avec qui nous nous trouvons engagés dans l'activité commune.

«Pour un même métier, ces difficultés sont toutes comparables. Par exemple, le but d'un conducteur de train en France est de mener le convoi dont il est responsable à bon port, en sécurité, dans les temps impartis. Il lui a toujours fallu composer avec les aléas d'un engin moteur, en s'aidant d'une signalisation, en coordonnant ses actions avec celles de ses collègues. Mais l'histoire renouvelle sans cesse la façon dont se présentent ces difficultés. Reprenons notre exemple. Entre la vapeur et la traction électrique, les aléas, bien que toujours présents, ne sont plus de même nature. Avec les TGV, c'est maintenant la micro électronique embarquée qui pose des problèmes aux conducteurs. Une nouvelle ère s'annonce avec les puissants moyens de communication satellitaires. Autre exemple : les difficultés de la vie familiale des roulants existent depuis toujours. Mais les normes de la vie sociale changeant, ces difficultés appellent d'autres réponses, car elles ne sont plus vécues de la même façon, ni par les gens du métier, ni par leur famille. Il reste que les conducteurs d'aujourd'hui reconnaissent les difficultés que les anciens ont dû surmonter pour s'acquitter de leurs missions, moins dans les solutions trouvées que dans les façons de les trouver.

« Ce sont ces façons qui forment ce qu'on pourrait appeler le tissu de soutien du métier. Réalité opaque, parce que faite de sous-entendus qui unissent les personnes concourant à un même but professionnel, elle est constamment présente et en même temps extrêmement discrète, au point de passer inaperçue. Prenez le monde médical. Médecins et infirmiers portent dans le secteur hospitalier des blouses blanches. Ils ne l'ont pas fait de tout temps. L'adoption de cette pièce vestimentaire, et de cette couleur, a

...à suivre

Quelques citations

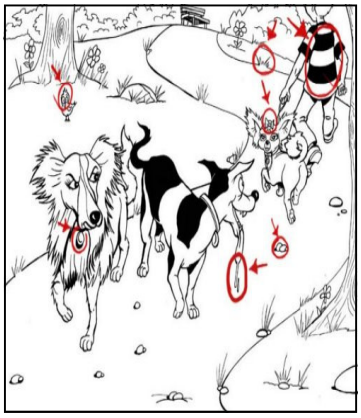
Si la matière grise était rose,
personne n'aurait plus d'idées noires !!!

Les jeunes femmes aiment faire l'amour avec des hommes
de 55 et plus
parce que ceux-ci pensent toujours
que c'est leur dernière fois.

SOLUTIONS AUX JEUX

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

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



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