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 2009 - N°104 - LIEGE X

CC 20001

Planning de l'année 2009

Date	Activité	Lieu
Samedi 07 Mars 2009	Repas de retrouvailles	« Les Pascales » à Tilff.
Samedi 09 Mai 2009	Excursion: Visite de Namur	Namur
Samedi 25 juillet 2009	Barbecue avec sa journée détente et match de foot	A Jehay Bodegné
Samedi 10 Octobre 2009	Bal avec son souper	Salon du Beaurevoir à Alleur
Vendredi 20 Novembre 2009	Assemblée Générale	Dépôt des conducteurs FL

Pensions

Vendredi 17 Avril 2009	André Mathy	Dépôt des conducteurs FL
Vendredi 24 Avril 2009	Francis Deprez	Dépôt des conducteurs FL
Juin 2009	Michel Opdenacker	Dépôt des conducteurs FL

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

Lorsque nous écrivions dans notre dernier journal que nul ne saurait prévoir ce que 2009 allait nous réserver, nous étions loin d'imaginer que 2 membres de notre grande famille allaient être plongés dans la tristesse par la perte d'un proche.

Notre pensée ira d'abord vers Antonnella qui, il y a quelques années, est arrivée chez nous afin d'unir sa destinée à Dominique. Après s'être battue contre la maladie qui la poursuivait, elle s'en est allée alors qu'elle avait à peine 40 ans.

Nous nous souviendrons aussi de Céleste Rahyr que les anciens ont côtoyé. Il débuta comme chauffeur de camion avant d'opter pour le métier de conducteur. Nous garderons longtemps le souvenir d'un collègue apprécié de tous.

Nous partageons la peine des familles éprouvées et les assurons de toute notre sympathie.

Jean MARENNE

«CC 2000»

Prototype d'une petite série de CC, les 25001 à 25009, la CC 20001 est née en Suisse pour les essais de Savoie, une période d'innovation très intense durant laquelle la SNCF met au point, sous l'impulsion de grands ingénieurs comme Marcel Garreau et Fernand Nouvion, la traction électrique utilisant le courant

Les essais de Savoie

L'aventure est menée par Louis Armand, directeur de la SNCF: la ligne des essais est celle d'Aix-les-Bains à La Roche-sur- Foron. L'électrification de Paris-Lyon aidant, on ne voit pas comment, en haut lieu, on pourrait électrifier autrement qu'en 1500 V continu. Les idées de Louis Armand sont loin d'être partagées et il écrit lui même que «les doigts d'une seule main suffisent pour compter ceux qui lui gardent confiance». Les ingénieurs Marcel Garreau, chef du service de la Traction électrique de la SNCF, et son adjoint, l'ingénieur Fernand Nouvion, forment une équipe idéale: le premier est l'homme de mesure, d'expérience, et le second l'innovateur, l'audacieux, celui qui lancera deux locomotives à 331 km/h en 1955.

Au recto, la CC 20001. Ci-dessus: la locomotive en tête d'un train sur la ligne d'Aix-les-Bains à La Roche-sur-Foron, sa ligne de prédilection.

Les locomotives

des essais de Savoie

La SNCF commande 4 locomotives dont 2 à moteur monophasé à collecteur, une à moteur continu alimenté par redresseur à vapeur de mercure, et une autre à moteur continu alimenté par convertisseur tournant. A cette commande s'ajoutent des modifications de motrice ancienne ex-banlieue État soit par remplacement des moteurs, soit par installation d'un redresseur. En outre sont menés des essais d'une automotrice allemande pourvue de moteurs monophasés expérimentaux.

Les trois locomotives CC 6051 (future CC 2001), CC 6052, et BBB 6053 sont commandées dès 1948, grâce au dynamisme de Louis Armand, et dans la perspective d'une utilisation sur des lignes à fortes rampes, en tête de trains d'au moins 630 tonnes en rampe de 15 mm par mètre, ou encore 530 tonnes sur 20 mm. Elles sont bicourant. Toutefois, ces machines sont ce que l'on appellera des petites bicourant dans la mesure où elles ne peuvent circuler sous courant continu qu'à puissance restreinte: nous n'en sommes pas encore au stade des véritables machines bicourant donnant, indifféremment sous l'un ou l'autre système, des performances équivalentes.

Présentation de la «grand-mère»

C'est ainsi que les cheminots l'appelleront ultérieurement, cette CC 20001, dans la mesure où elle est à l'origine de toute une génération de locomotives circulant sous caténaire alimentée en monophasé et d'une ère nouvelle pour le chemin de fer français. C'est la première locomotive moderne d'après-guerre utilisant le courant monophasé 50 Hz dans des moteurs directs. Sa puissance est de 3060 kW. Elle est de construction suisse.

Sa partie mécanique est intéressante.

Elle est réalisée par la firme suisse SLM de Winterthur et comporte deux bogies reliés par un système d'orientation facilitant l'inscription en courbe. Les 3 moteurs de chaque bogie entraînent les essieux par un système à anneaux flottants. La caisse est soutenue par un système pendulaire.

Sa partie électrique est signée Oerlikon, une firme suisse de Zurich. Elle utilise des moteurs dits «directs», c'est-à-dire utilisant directement le courant monophasé 25 000 V 50 Hz transformé à 250 V La circulation sous caténaire 1500 V est possible avec un groupe convertisseur de 400 W.

Caractéristiques techniques

Type: CC
Courant traction: 1500 V continu ou 25 000 V monophasé 50 Hz
Moteurs: 6 x 510 kW
Masse: 80 t
Longueur: 12,95 m
Vitesse: 100 km/h

Samedi 9 Mai 2009

Visite de la ville de Namur

Après la visite de Liège et Bruges, qui ont beaucoup plus, cette année nous irons visiter la ville de Namur.

Nous partirons de la gare des Guillemins à 7h50, pour arriver à Namur à 8h36. Là, nous avons rendez-vous au pied du Grognon à 9 h 30, pour monter à la citadelle avec le petit train touristique.

Arrivés à « Terra Nova » vers 10h00, nous continuerons sur le train la visite des fortifications de la citadelle. De retour à « Terra Nova », départ pour la visite guidée « la Citadelle de la tête aux pieds » incluant la visite des galeries Boufflers et de la salle des maquettes.

Après, la visite nous nous rendrons pédestrement au restaurant « Le grill des tanneurs » pour le repas de midi, toutefois il faut savoir que celui-ci est dans Namur (il faudra donc descendre une volée interminable d'escaliers, plus ou moins une vingtaine de minutes). Il sera toutefois possible pour les moins valides d'entre nous, de prendre une navette jusqu'en bas, mais les places seront limitées à 8 et il faudra compter 1€ pour le voyage.

Arrivée au restaurant vers 12 h 30 où nous vous proposons:

- pour les adultes :
Salade frisée aux petits lardons déglacés au Xérès.
Filet de volaille rôti à la crème d'estragon.
Bavarois aux fruits et coulis de fruits.
- pour les enfants :
Poulet rôti, compote de pommes et frites.
Coupe de glace et coulis de fruits.

Vers 15 h pour digérer tout ça, une petite croisière sur la Sambre et la Meuse depuis le « Grognon ».

Et au retour, deux guides nous attendrons pour une visite pédestre du vieux Namur, et nous déposerons près de la gare vers 17h30.

Nous reprendrons le train à 18h24, pour arriver à 19h10.

Attention, pour le voyage jusqu'a Namur et retour, tous les participants devrons être en possession d'un titre de transport valable.

Pour les adultes membres en règle de cotisation la participation est de 25 €.
Pour les adultes non membres la participation est de 32 €.
Pour les enfants (de moins de 12 ans) est la participation de 20 €.

Les inscriptions doivent nous parvenir avant le 23 avril, soit :
- Dans la boîte aux lettres de l'amicale au local des conducteurs de Liège.
- Chez Yvette PONS Impasse des Botteresses,2
  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 L'excursion du samedi 9 mai 2009.

Bulletin à faire parvenir au secrétariat avant le 23 avril 2009.
Je soussigné ……désire participer à l'excursion du 9 mai 2009.

Adultes membres		x	25€		=……..€
Adultes non membres		x	32€		=……..€
Enfants		x	20€		=……..€
	TOTAL				=……..€

Inscriptions:

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

Pour tant de mains tendues, de regards émus
et de paroles de réconfort lors du décès
de ma Maman
Madame Céline Deprez-Rasquin
Je vous remercie chaleureusement
Francis Deprez et famille

Profondément touchés de la sympathie que vous
nous avez témoignée lors du décès de ma maman,
nous vous en remercions sincèrement et vous
exprimons notre reconnaissance émue.

Michel et Nadine LURQUIN.

Bulletin de participation à
L'excursion du 9 mai 2009
« Visite de Namur ».

Malheureusement encore un périodique où nous devons vous faire part de la disparition de certains de nos proches.

Nous avons appris le décès de :
Notre ancien collègue Céleste Rahyr
De l'épouse de notre collègue Dominique Leloir
Et de la maman de Francis Deprez

A toutes les familles, ainsi qu'à leurs proches, nous présentons toutes nos condoléances.

Le Comité

€€€

RIONS UN PEU

Les Belges savent pourquoi...

Dans un festival de la bière à Londres, tous les présidents de brasseries décident d'aller boire un coup ensemble.
Le président de Corona s'assoit et dit :' Senor, je voudrais la meilleure des bières, une Corona. '.
Le barman prend une bouteille sur l'étagère et lui donne.
Le président de Diekirch dit :' J'aimerais la meilleure bière du monde, donnez-moi une Diekirch. '.
Le barman lui en donne une...
Le président de Coor dit : 'J'aimerais la meilleure bière du monde, la seule fabriquée avec de l'eau de source des Montagnes Rocheuses, donnez-moi une Coor'. Et il l'obtient.
Le président de Kronenbourg dit : une Kronenbourg svp et on la lui donne.
Le président de Jupiler s'assoit et dit :' Un lait fraise.'
Les autres le regardent ahuris et demandent : 'Qu'est-ce qu'il se passe, tu ne bois pas de Jupiler ? '.
Et le président de Jupiler de répondre : ' Les gars, si vous ne prenez pas de bière, moi non plus !!!

Un jeune Corse demande à son grand-père comment être heureux...
- Fiston, il faut la santé et un bon travail.
- Tu as eu cela, toi, pépé ?
- Moi? J'ai toujours eu une bonne santé parce que Mémé a toujours eu un bon travail.

Une belle-mère tombe dans un puits. Son gendre arrive et lui lance une bouteille de whisky en ricanant :
- Tenez buvez ça, ça vous remontera

Un mari et sa femme font les courses un samedi après midi :
- Chéri, c'est l'anniversaire de ma mère demain. Si on lui achetait un appareil électrique ?
- Bonne idée ! Qu'est ce que tu penses d'une chaise?

C'est un type qui dit à un de ces copains :
- Je vais divorcer.
- Ah bon?
- Oui. Tu supporterais toi, d'être avec quelqu'un qui boit, qui fume et qui rentre à n'importe quelle heure ?
- Non !
- Et bien ma femme non plus.

b-pension
Vendredi 24 Avril 2009
Dernier train de notre collègue
Arrivée prévue en gare de
Liège Guillemins
à 16h39
avec l'IC 487 en
provenance de Maastricht
Réception et verre de l'amitié au dépôt
CONDUCTEUR DU
DERNIER INSTANT
PENSIONNE DU
PREMIER MOMENT
Francis Deprez
Soyez nombreux auprès de notre ami Francis pour fêter ce jour inoubliable

b-pension
Vendredi 17 Avril 2009
Dernier train de notre collègue
Arrivée prévue en gare de
Liège Guillemins
à 16h59
avec l'IC 2415 en
provenance de Namur
Réception et verre de l'amitié au dépôt
CONDUCTEUR DU
DERNIER INSTANT
PENSIONNE DU
PREMIER MOMENT
André Mathy
Soyez nombreux auprès de notre ami André pour fêter ce jour inoubliable

Mots croisés.

Horizontalement
1 Réparées
10 Etre à la tête
11 Odeur mâle
13 Souvent tonic, mais toujours alcool
14 Statue de femme
16 Prononcer d'une certaine façon
18 Prénom de gangster
19 Femme glacée
21 Sens du nez
23 Supposé
24 Creusèrent
26 Avant ou avenue
27 Blessera sa sensibilité
29 Alla au-delà
31 Coupé court
32 Gaine mais pas pour madame
33 Qui sont à elle
35 Certifiées

Verticalement
2 Homme à femmes
3 Promettre le pire
4 Dedans
5 Femmes libérées
6 De toutes les couleurs
7 Ressortent du lot
8 Au goût acide
9 Fermeras hermétiquement
12 Femmes brillantes
13 Courses précipitées
15 Endormirais bébé
17 Obstruait
20 Trop fou pour sortir
22 Découvre madame
25 Femme souvent froide
28 Doux pour faire plaisir à madame
30 Ne sentit pas bon
34 Avec encore en plus

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								

Jeu des 7 erreurs.

Sudoku

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

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

Une vie de la vapeur au TGV.

Préface

Les grandes réalités du chemin de fer sont indissociables des petites chroniques des cheminots.

Ce qu'ailleurs ont tait, ici Pierre REURE le rappelle, faits à l'appui :

Il ne s'agit pas de « petites histoires » mais d'histoires au microscope, de reportages ou si l'on veut, une suite d'attentives, de minutieuses enquêtes sociales et professionnelles, des « tranches de vie » telles que les affectionnait un Zola.

L'auteur décrit, sans façon de, ce que fut, dans la SNCF d'hier et d'aujourd'hui, la vie quotidienne des tractionnaires. La conduite des trains a toujours été pour lui une vraie vocation. Déjà, tout petit, alors qu'il habitait aux abords de la ligne PLM, les locomotives à vapeur représentaient la création la plus fascinante de l'humanité.

Le fait est là : la passion que vouent les cheminots au chemin de fer est un gage de la grandeur de l'entreprise, aujourd'hui hissée au niveau mondial.

Ce chemin de fer là est très cher à mon cœur puisque j'en suis issu.
Gabriel JACQUOT Cadre supérieur honoraire de la SNCF Premier recordman de vitesse du TGV

Le refrain d'une chanson contemporaine, lancinante me revient souvent : « je suis né dans la rue » hurle désespérément le chanteur. J'ai envie de lui répondre : **« Et** moi, je suis né sur les rails » ou plutôt dans une cabine de conduite de locomotive, d'abord à vapeur, agressé par le tourbillon des escarbilles, la poussière de charbon, la moiteur des jets de vapeur, la trépidation du tablier sur les aiguillages, brûlé par la gueule béante du foyer qui avale sa ration de charbon lancée à grandes pelletées par son servant : le chauffeur.

Puis le confort ronronnant des puissantes locomotives électriques incitant au sommeil qu'il faut vaincre au petit matin, les yeux lourds, la tête quémandant un lit calme et douillet ... Ce furent aussi les locomotives diesel et autorails un peu plus conviviales avec leur moteur voulant prouver qu'elles existent et méritent autant d'attention que les monstres aux bielles tentaculaires crachant le feu et le sang tel un mythique dragon.

Enfin, vint le temps des trains à grande vitesse enviés du pays du soleil levant ...

De longs trains orange apparurent triomphants dans notre beau pays et j'eus la chance de les voir naître, les essayer, puis en montrer le fonctionnement surtout à ceux qui allaient le servir à travers toute la France.

Des dates émaillent ce parcours :
1936 ma naissance et une nouvelle vie pour les cheminots du PLM qui allaient se fondre dans une Société nationale
1947, habité au pied de cette ligne impériale ;
1951, entré à la SNCF, avoir dans sa poche la carte d'identité permettant de se dire : « Oui, je suis un vrai cheminot ».
1920, 1953, 1968, 1981, 1985, sans oublier 1939/45, des moments forts, voire tragiques dans cette société.
La vapeur, ses chevaliers du chaudron, époque que d'aucuns crurent invariable, éternelle ; puis le creux de la vague, la terrible dépression due à la guerre réduisant en un capharnaüm le patrimoine bâti par nos aïeux à la sueur de leur front ...

Cette dernière triste période passée vit le renouveau, l'espoir d'un chemin de fer moderne, malade de ces terribles concurrents que sont la route et l'avion.

La route, incontestable symbole de liberté pour l'homme du vingtième siècle.

Et l'avion : le modernisme, le moyen de transport de l'homme moderne pressé, mais plutôt fortuné.

Notre pauvre chemin de fer allait-il se résigner, tout abandonner comme on le vit sur certaines lignes à peine construites ?

Les gares s'enlaidissaient, les wagons paraissaient désuets, la vitesse des trains plafonnait : Paris à Lyon en quatre heures pour quelques 500 kilomètres. On ne parvint à gagner que quelques minutes, impossible de se battre avec les avions -, puis voilà que l'on construisait des autoroutes, que les camions s'emparaient des marchandises.

Nos hommes politiques sont-ils devenus fous ? Qui s'occupe alors des 16000 tués sur les routes ? On ne parle pas du cortège des blessés. La pollution provoquée par ces moyens de transport, est un terme inconnu, et même tabou.

Mais que font nos Dirigeants, nos ingénieurs ?

Enfin voilà qu'en 1975, ils décident de renouveler le parc des matériels à voyageurs, c'est la naissance des voitures corail, et climatisées s'il vous plaît ! Quel luxe !

De nouvelles locomotives arrivent, on se fait une gloire de faire des pointes à 200 km/h sur une ligne qui n'apporte pas d'amélioration significative.

Alors les japonais méprisés avec leurs trains à voie métrique créent la surprise et la révolution en construisant une nouvelle ligne ; des rames électriques futuristes annoncent le 210 km/h.

Quoi ? On allait en remontrer aux Français et autres Anglais précurseurs du chemin de fer ? Les anglais abandonnèrent la partie, après quelques soubresauts, laissant Rolls-Royce fabriquer des turbines pour les avions et se replier sur leur vieux 3e rail !

Et alors, les Français ?

Ils eurent eux, le courage de placer la barre plus haut et en une dizaine d'années, le 380 km/h fut atteint permettant une vitesse commerciale de 270 km/h. L'honneur était sauf !

En 1951, plus d'un demi-million de cheminots et parmi eux, voici le parcours d'un des fils de ces agents à l'esprit, la culture exclusive au service de la compagnie, s'appelant alors société nationalisée au grand désespoir des aînés attachés à leur « compagnie. »

Un soir, un parent retraité du PLM psalmodiait : « Oh les jeunes, ça va pas être beau demain ! » Il ne savait pas que les trente glorieuses surgissaient, hissant notre petit pays au rang d'une puissance étonnante, malgré les blessures infligées pendant cinq ans ...

Tout cela est de l'histoire, mon histoire, ma vie passionnante asservie aux locomotives que je voudrais faire partager à de nombreux amateurs et faire découvrir à celui qui ouvrirait la porte donnant sur cette confrérie si mystérieuse.

Chapitre I : **Le chemin de fer avant la guerre 39/45**

J'ai, très tôt dans mon enfance, baigné dans cette ambiance ferroviaire si particulière, influencé par les nombreux membres de ma famille travaillant dans cette activité, sans oublier les voisins impliqués dans les nombreux métiers et emplois offerts par la SNCF.

Ainsi, mes deux grands-pères, écoutés presque religieusement par les oncles et frères, lors des réunions familiales, ne manquaient pas d'évoquer, non sans nostalgie, le bon vieux temps de la « Compagnie » c'est-à-dire la Compagnie PLM avec sa ligne impériale marquée par le célèbre voyage inaugural de l'Empereur, Sa Majesté Napoléon III, ayant parcouru en un temps record le trajet Paris-Lyon-Marseille.

Puis vint la nationalisation de 1938.

On sentait des regrets dans leur voix bien qu'ils aient peiné dans l'ancienne Compagnie rappelant leur jeunesse.

Ils n'ont pas vécu les excès décrits par Henri Vincenot dans son livre : « Les chemins de fer au 19 e siècle », ils subissaient la semaine de 48 heures, sans congés payés.

Il y eut aussi la grande grève de 1920 valant la révocation au grand-père paternel, chef de train. Il fut réintégré, mais cela laissa pour toujours de profondes cicatrices entre les deux familles.

En effet, le grand-père maternel après avoir débuté comme homme d'équipe, parvint à force de travail à monter dans la hiérarchie.

Ma mère m'en parle souvent : « Ton grand-père, c'était un rude travailleur ! ». Je possède sa photo, il est parmi ses collègues de travail et il semble que ce soit lui qui porte le plus beau costume avec sa casquette ornée de feuilles de chêne, il était, si j'ai bien compris, chef de gare adjoint, à la commande du personnel des trains.

Il me racontait, qu'étant gaucher, il gagnait, à ses débuts, deux sous de l'heure de plus, car deux droitiers se trouvant face à face ne pouvaient charger efficacement, à la pelle un wagon tombereau.

Je ne sais ce que faisait mon arrière-grand-père maternel, lui aussi cheminot, très connu pour ses dons de rebouteux dont mon grand-père hérita, mais n'en fit pas grand usage.

Plus tard, alors que ma mère travaillait et que mon père était mobilisé, mon grand-père à la retraite me gardait et m'emmenait très souvent en gare voir évoluer les trains.

Ce spectacle me fascinait : ce train de voyageurs qui arrivait en se coulant doucement au bout du quai, puis l'animation soudaine dès l'arrêt : les portières qui s'ouvrent, les voyageurs habitués se précipitant vers le passage souterrain ; les nouveaux qui cherchent à s'orienter -, le marchand ambulant du buffet de la gare criant « café, sandwiches, bière » je l'entends encore : « Oui monsieur un sandwich, une bière, deux francs cinquante » et il s'avance, se presse car le train ne s'arrête que dix minutes ; d'ailleurs, un mécanicien qui arrive avec cinq minutes d'avance sur l'horaire reçoit une récompense.

Puis, un monsieur en costume et casquette blanche s'agite et crie « En voiture, fermez les portières s'il vous plait, attention au départ ! » Le tout ponctué de coups de sifflets stridents. Puis un signal en direction du mécanicien, le premier coup d'échappement déchire l'air, les purgeurs enveloppent la machine d'un voile nuptial et le train s'ébranle pendant que s'agitent foulards et chapeaux saluant ceux qui restent à quai.

Le train n'a pas dégagé que, déjà sur l'autre voie, un train de marchandises avec ses wagons variés : tombereaux, foudres en bois marqué Byrrh, wagon couvert d'où sort par la lucarne la tête d'un cheval ou d'une vache ruant contre les parois en bois du wagon.

Puis, tellement habitué à cette animation, mon grand père me dirait par la manche et nous repassions au-dessus du canal de Bourgogne, par sa célèbre passerelle ; j'aimais alors voir les péniches, qui nombreuses à cette époque transportaient du sable et quantité d'autres matériaux pondéreux. J'étais apeuré par le spectacle des enfants enfermés dans des sortes de cabanes à lapins grillagées pour qu'ils ne tombent pas dans l'eau, me rassurait mon grand-père. La tournée se terminait au bar du Cadran où je pouvais boire une grenadine de la même couleur que le contenu du verre de Mimile, surnom donné à mon grand-père Vinile.

Mon frère, mon aîné de cinq ans, qui entra à la SNCF comme apprenti en 1945 au dépôt de Laroche, allait me tracer la voie ; ne le quittant pas d'une semelle, je m'intéressais à tout ce qu'il étudiait et même le jeudi, jour de congé, tout le groupe d'apprentis m'emmenait au lieu-dit du château de Cheny au-dessus du village. En effet, les anciens se rappelaient que cinquante plus tôt, des ruines apparaissaient encore. Les mouvements du terrain ne font plus apparaître qu'une butte de terre en forme de couronne. Les autorisations obtenues moyennant la moitié du butin si un trésor était découvert, nos courageux cantonniers taillèrent une faille comme une part d'un gâteau et ne rencontrèrent que de l'eau, ce qui mit fin aux activités archéologiques de nos apprentis.

Nous habitions alors à Cheny qui jouxte Laroche-Migennes dont le célèbre dépôt des locomotives était la cible des bombardements des alliés dont l'un que je vécus en direct depuis Cheny, sur la côte d'Ormoy, fit de nombreuses victimes dont le père d'un copain, Couty.

.le ne parlerai pas de l'épouvantable destruction de locomotives et de bâtiments, de rotondes et surtout des cités proches dont plusieurs bâtiments furent rasés en quelques secondes, accompagné d'un apocalyptique nuage de poussière que le vent éloigna rapidement.

Les voisins assistant terrifiés au spectacle, s'allongèrent face contre terre laquelle se mit à trembler violemment, ils se levèrent ensuite et évaluèrent les dégâts : « Tiens, le logement des X. À coté de « la barrière » (le passage à niveau de la voie « d'Auxerre ») a disparu ! Les commentaires allaient bon train.

Les gamins, nous nous préoccupions plutôt de récupérer des pièces provenant des bombes venant s'écraser près de nous en sifflant dans les champs fraîchement fauchés de leur blé.

Je revois toujours Alexandre brandissant une sorte de turbine à quatre ailettes au bout d'une tige tordue. Il criait : « Une fusée J'ai trouvé une fusée ! » Où avait-il trouvé ce mot inconnu ?

Habituellement, les journées se passaient à chercher de la nourriture, pour les animaux (poules, lapins, moutons...) que l'on élevait pour améliorer l'ordinaire. Glaner, était aussi un passe-temps agréable, car on savait qu'avec le produit de notre récolte, quel bon pain on allait s'offrir. Au dépôt, de bons bricoleurs avaient fabriqué des moulins à blé ressemblant à des moulins à café que l'on fait tourner à la manivelle, fixés par un serre-joint sur le bord d'une table. Vous pouvez essayer, il est impossible de moudre du blé avec un moulin à café ordinaire et même électrique !

On obtenait de la farine complète dont on ne connaissait pas les bienfaits, car l'écorce du grain donnant le son n'était bon que pour les animaux. La mode, c'était de manger du pain blanc puisque le pain noir était notre quotidien dont on se débarrassera au plus tôt dès la fin de la guerre ou plutôt dès que la fin du rationnement le permettra. Les sinistres topinambours et même la betterave sucrière, sans oublier les pois chiches et les lentilles, synonymes de disette et de période sombre, laissent injustement et encore aujourd'hui un souvenir amer au palais.

À Cheny, alors que le père Garnier, maçon réparait une maison, mon frère, prit une poignée de ciment fraîchement remué et trouva amusant d'aller, à l'heure du déjeuner, en bourrer la serrure de la Kommandantur logée dans un baraquement de bois situé sur la place du village...

À la reprise des activités, en entendit une rafale de mitraillette ! Les Allemands venaient ainsi de faire sauter l'ouverture de la porte, heureusement, il n'y eut pas de représailles. Mais Dieu que j'ai eu peur !...

Quant à mon père, des problèmes de santé l'empêchaient de se joindre à la grande famille des cheminots ; mais, voyant qu'il allait partir en Allemagne pour le travail obligatoire, il s'empressa de passer sur la table d'opération, ce qui lui permit de rentrer dans le rang, parmi les quelque cinq cent mille cheminots que l'on dénombrait à cette époque.

Je me souviens d'un soir d'été, je ne comprenais pas trop ce qui se passait, il fallait s'attendre à un grand événement. J'entendis la mère Loury, une voisine, toute affolée : « Les boches, des vrais sauvages, y prenaient les enfants et yeu cassons les bras pou qui pouvint pu fait la guerre ! »

De toute façon, je ne me sentais pas à cinq ans, concerné par cette barbarie et devinais déjà les excès et commérages de nos voisins. Mais je n'étais pas rassuré quand même.

Nos propriétaires qui possédaient une énorme voiture décapotable soigneusement bâchée l'apprêtèrent vivement. Le chef de famille resta, il devait surveiller ses champs et ses bêtes.

Puis le soir venu, me voilà dans ma poussette, contemplant le ciel étoilé, je reconnus tout à coup le passage à niveau des « voies du Morvan » -, nous atteignions la gare de Laroche voie K et nous voilà devant un wagon de marchandises non couvert, les portes étaient grandes ouvertes et des femmes debout, plutôt âgées avaient un maigre baluchon à leur pied. Elles se tassèrent un peu pour nous laisser de la place.

Ma mère refusa de voyager dans ces conditions ; je m'endormis et nous ne partîmes que le lendemain dans un autocar avec grand-mère Irène et l'arrière-grand-mère Blanche. Direction Bourges pour quelques semaines. C'est ce qu'on a appelé l'exode.

Mon père ne s'en vantait pas, ce fut ma mère qui racontait son entrée à la SNCF.

L'adaptation dans son métier de menuisier ne posa aucun problème ; mais les gens de l'atelier devaient obligatoirement satisfaire à un stage à la conduite des locomotives à vapeur pour le cas où ... forcément en ces temps de guerre ...

Voilà donc le « grand Jean » qui, du haut de son bon mètre quatre vingt, dut envoyer au fond d'une immense chaudière les pelletées de charbon. Cet exercice fut pour lui, le pire des martyres, si bien qu'au deuxième jour de son stage, il fut reconduit à la maison presque sur une civière.

En ce temps là, on ignorait le chômage et les agriculteurs appréciaient chez les cheminots, de la main-d'œuvre devenue plus disponible depuis les avantages de 1936, sans oublier qu'en matière de salaire, il se faisait en échanges, par ailleurs très appréciés par la rareté des produits alimentaires proposés sur le marché.

Mon père m'emmenait souvent à la pêche et mon lieu préféré était un de ces étangs le long de l'Yonne, tout près de la ligne PLM.

Je passai des heures à observer les signaux mécaniques d'entrée de gare qui s'ouvraient dans un grand fracas de tôle. Quelques secondes après, un train survenait avec son panache de fumée noire truffé d'escarbilles. Puis aussitôt, le signal se refermait et ainsi de suite, Dans l'autre sens, les trains en plein démarrage faisaient claquer leur échappement et le lourd convoi enveloppé de fumée blanche filait vers Paris.

Sitôt la fin de la guerre, les cités SNCF de Migennes, tout près de la ligne impériale, nous accueillirent. Dans ma chambre, de mon lit, il me suffisait de lever la tête ou de la caler sur un oreiller pour voir passer les

A suivre...

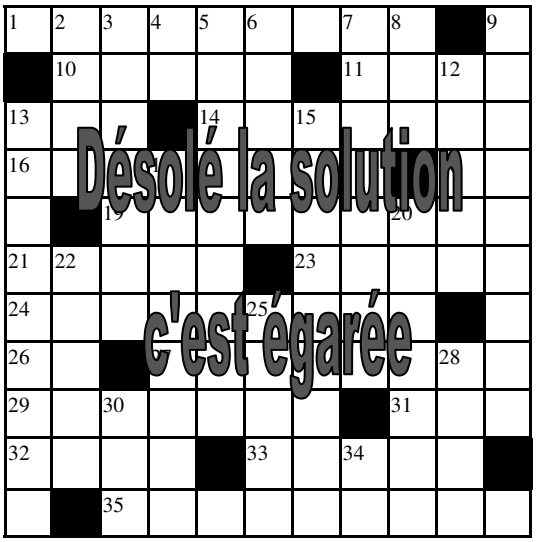
Quelques citations

Le travail d'équipe est essentiel. Ça permet d'accuser quelqu'un d'autre en cas d'erreur.

Ne soyez pas superstitieux, cela porte malheur.

Le plus sûr moyen de progresser dans une entreprise, c'est d'aider votre supérieur à obtenir une promotion.

SOLUTIONS AUX JEUX



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

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