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

P705008

A.S.B.L.

AMICALE DES CONDUCTEURS LIEGE & HUY

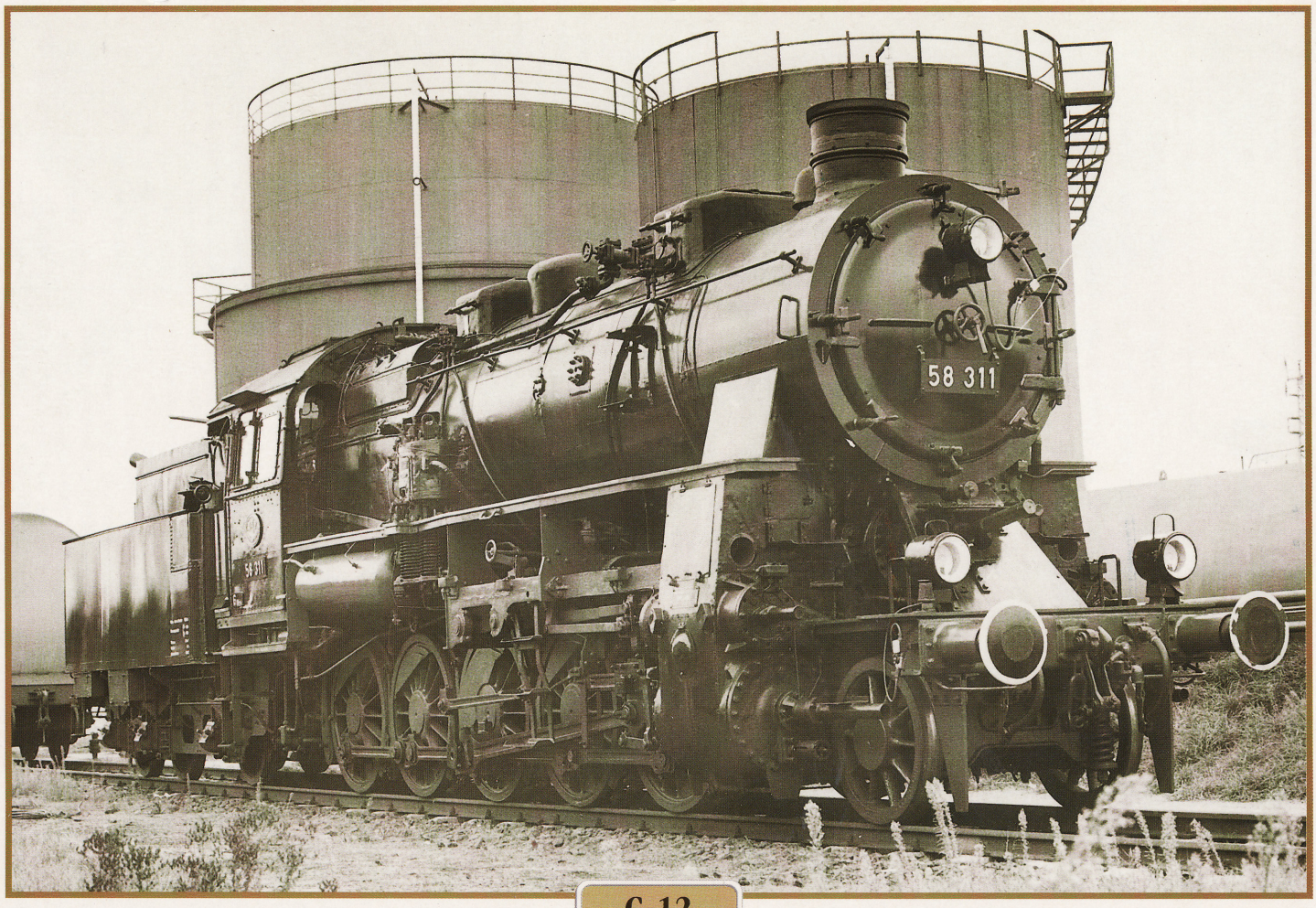
Secrétariat et éditeur responsable

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

Composition et mise en page PY. Michelle

Destinataire

PERIODIQUE TRIMESTRIEL - SEPTEMBRE 2009 - N°106 - LIEGE X



G-12

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 4 septembre 2009	Michel Opdenacker	Dépôt des conducteurs FL
Vendredi 25 septembre 2009	René Wathy	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

Déjà septembre, les vacances sont terminées pour beaucoup d'entre nous et en particulier pour les étudiants qui vont reprendre le chemin de l'école ; nous leur souhaitons une année scolaire riche et fructueuse.

Après une journée barbecue particulièrement réussie à Jehay malgré une météo parfois capricieuse, nous vous invitons cordialement à la soirée qui clôturera nos activités de cette année. A cette occasion, nous aurons le plaisir de congratuler les collègues partis à la retraite cette année.

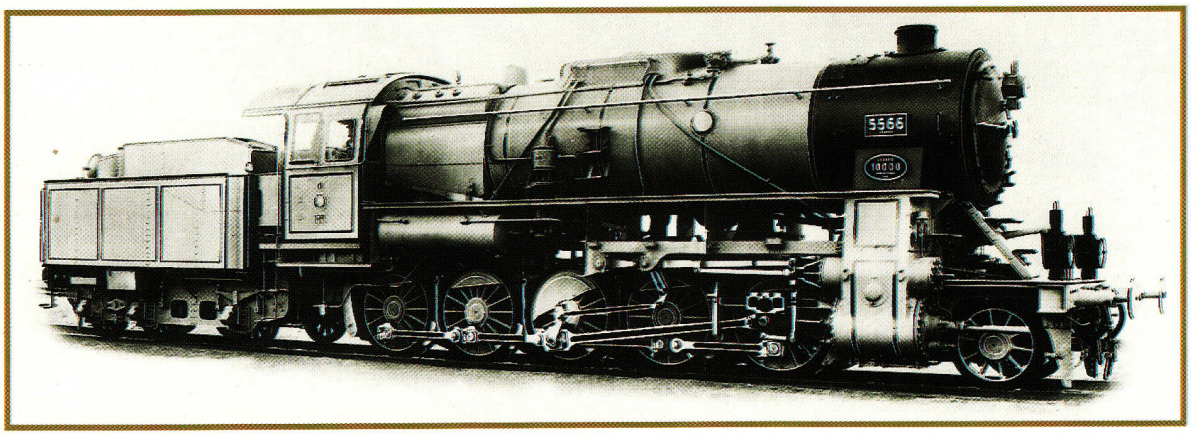
Ces manifestations engendrent souvent des dépenses assez conséquentes, c'est pour cette raison que nous organisons une tombola dont le bénéfice nous permet de limiter les frais de participation pour nos membres fidèles. Nous osons espérer que vous réserverez un bon accueil généreux à nos courageux vendeurs.

D'avance, nous vous remercions.

Jean MARENNE

1917 « G-12 »

Cette locomotive est une des plus connues du type 150 et elle deviendra, pour les réseaux allemands puis européens, le type même de la locomotive pour trains de marchandises lourds. Un destin tourmenté la mènera bien loin de son sol natal, car elle est née pendant la Première Guerre mondiale.



Au recto, une G-12 devenue Baureihe 58 lors de la création de la Deustche Reichsbahn. La machine est aussi réussie esthétiquement que techniquement. Notez la chaudière haut placée dégageant la ligne de la locomotive.

Fille de la guerre et de la standardisation

Vers la fin de la Grande Guerre, l'Allemagne souffre de plus en plus du blocus et doit faire face à une forte demande de transports internes. La diversité des caractéristiques techniques des différents réseaux allemands est telle qu'il est pratiquement impossible d'organiser d'une manière cohérente les transports nationaux dont le pays a besoin pour son effort de guerre. Les représentants des différents réseaux des Linder allemands se réunissent donc et définissent un type de locomotive commun. C'est notre G-12. Mais surtout, c'est la première locomotive standard allemande, précédant le grand effort d'unification de 1925. C'est donc autour de la G-12 que l'Allemagne se construit.

150 = puissance

La G-12 est une 150, c'est-à-dire une machine à 5 essieux couplés et 1 bissel avant. Cette disposition d'essieux est typique de la locomotive à marchandises allemande de l'époque, les 10 roues motrices de faible diamètre assurant un puissant effort de traction, des démarrages énergiques, avec en contrepartie une vitesse de pointe modeste. Dotée de 3 cylindres égaux et à simple expansion, équipée d'un foyer Belpaire et de la surchauffe, cette machine se caractérise par une chaudière très élevée laissant un jour important au-dessus du châssis. La cabine, confortable et bien fermée, préfigure déjà celle des locomotives celle des locomotives unifiées de la future Deutsche Reichsbahn avec ses pans inclinés

.Omniprésentes

La série des G-12 est impressionnante avec 1519 machines construites entre 1917 et 1924. Elles sont capables de remorquer un train de plus de 2000 t à plus de 60 km/h. Elles assurent la traction de l'ensemble des trains de marchandises lourds sur le réseau allemand des années 1920 aux années 1950, y compris et surtout durant la Seconde Guerre mondiale. Elles deviennent, sous la Deutsche Reichsbahn, la série 58. Les dernières sont retirées du service en 1954. On notera que la G-12 eut une cousine germaine... française: le réseau d'Alsace-Lorraine, alors sous contrôle allemand, commanda en effet 118 locomotives G-12 qui furent construites à Kassel par Henschel et dans l'usine alsacienne de Graffensta-den en 1917 et 1918. A ces locomotives s'ajoutèrent, en 1919, 9 autres G-12 allemandes, puis 9 autres en 1945, pour former un parc de 136 machines formant la série 150 C après la création de la SNCF, parc qui dura jusqu'en 1957.

Caractéristiques techniques

Type: 150
Moteur: 3 cylindres simple expansion
Cylindres: 570 x 666 mm
Diamètre des roues motrices: 1400 mm
Surface de la grille du foyer: 3,9 m'
Pression chaudière: 14 kg/cm²
Masse totale: 93 t
Puissance estimée: 1850 ch
Vitesse: 60 km/h avec 1000t

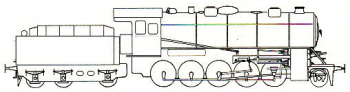


Schéma C. Lamming

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, Collin Jean-Marie, Strauven Philippe, Abraham Georges, Dewez Luc.

Tout comme l'année passée, c'est un repas servi à table que nous vous proposons, avec le choix entre deux entrées ,deux plats et deux desserts.

Au menu:

Apéritif et ses mises en bouches.

Pour commencer

Le carpaccio d'asperges vertes et blanches, Emincé de noix de Parme, bille de melon Copeaux de foie gras fumé (A)

Ou

Un beau cœur de laitue farcie d'une salade de thon et crevettes grises, quelques agrumes en rosace (B)

Le relevé

Roulé de porcelet Valdaoste et petites côtes grillées (C)

Ou

Blanc de volaille farci de canard (D)

Accompagnement:Tatin de Golden et baies des Fagnes. Gratin Dauphinois.

Les desserts

Un Tiramisu parfumé à l'Amaretto (E)

Ou

Une déclinaison sur le thème du chocolat et de l'ananas (F)

L'un et l'autre accompagné d'un duo de café chaud classique et froid Liégeois.

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 derniers billets encore disponibles. La liste des lots sera disponible vers minuit, les lots pourront être retirés directement pendant la soirée.

La participation aux frais:

Pour les adultes membres en règle de cotisation est de 22 €.
Pour les adultes non membres est de 27 €.
Pour les enfants (de moins de 12 ans) est de 12 €.

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: 28 Impasse des Botteresses,
  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 10 octobre 2009

Bulletin à faire parvenir au secrétariat avant le 1 octobre.
Je soussigné ……désire participer au bal du 10 octobre 2009.
Inscriptions:

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

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

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

Nous avons appris le décès :
Des beaux-parents de notre collègue Rudolf Lampetz,
De notre collègue Marcel Nadin

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

Le Comité

Sur le chemin de ta courte vie,
Tu nous as apporté beaucoup de bonheur,
Par ta manière d'être, ta petite voix et tes éclats de rire.
Petite colombe, toi qui nous l'a reprise trop tôt, dit à Antonella notre grand amour si fragile que nous l'aimons.
Maintenant, elle partie dans un autre pays, celui où l'on ne parle qu'une seule langue : celle de l'Amour.

La famille vous remercie pour toutes les marques de sympathie que vous lui avez témoignées.

Antonella GARGANO
Épouse de Dominique LELOIR
26-05-1969—12-02-2009

Bulletin de participation
au Bal du 10 octobre 2009.

Après neuf mois passés au pays des merveilles
Emilien et Quentin
sont heureux de vous annoncer
la naissance de leur petite soeur
Alice
née le 5 juin 2009 à 12h45
elle pèse 3kg 230 et mesure 49 cm
Son parrain et sa marraine :
Bruno Meunier et Nathalie Van Acker
Famille Meunier
Rue André Renard, 54
4430 Ans

€€€

RIONS UN PEU

À la pharmacie, la vendeuse dit :
- Nous avons des shampooings pour les cheveux gras, des shampoings pour les cheveux secs, des shampoings pour les cheveux normaux...
Le client lui répond :
- En avez-vous pour des cheveux sales ?

Une femme se promenait et rencontre un prêtre.
- Bonjour Madame, je vous ai mariée il y a deux ans ?
- Oui Monsieur le curé.
- Avez-vous des enfants ?
- Non ! Monsieur le curé. Nous essayons en vain d'en avoir depuis notre mariage.
Le curé répond :
-Je vais à Rome la semaine prochaine, je vais allumer un lampion pour vous.
Huit ans plus tard, elle croise de nouveau le curé devenu évêque maintenant.
- Comment allez-vous ? Lui demande t-il.
- Très bien.
- Avez-vous des enfants ?
- J'ai 3 paires de jumeaux et 4 filles en plus, soit un total de 10 enfants.
- Ah oui !?!?! Et comment va votre mari ?
- Très bien. Il est en voyage. Il est parti à Rome éteindre votre putain de lampion.

Deux Corses sont assis sur un banc. La banque qui leur fait face se fait plastiquer.
Les billets tombent un peu partout sur la place, Le premier ouvre les mains et dit : "Fais comme moi, si le vent se lève, on sera riche."

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.

Rien, vraiment rien ne vaut la peine
d'être vécu sans amour.
La vie n'a du sens que s'il y a
de l'amour.

Dietrich Bonhoeffer

MERCI

A tous ceux qui nous ont été proche, qui ont partagé notre chagrin et notre tristesse lors du départ de nos parents et grands-parents, notre frère et beau-frère, notre sœur et belle-sœur

René et Elisabeth GANGOLF-NELLES

MERCI

Pour vos mots réconfortants
Pour votre geste amical, là où les mots faisaient défaut
Pour votre tendresse et votre compassion
Pour une prière silencieuse
Pour tout don, qui permettra à l'hélicoptère Spirit of St Luc de sauver des vies
Pour vos participations si nombreuses aux veillées de prière et aux funérailles.

Nous avons été très touchés par tant de gestes d'amitié, de tendresse et par votre présence affectueuse auprès de nous.

Leurs enfants et petits-enfants

St.Vith en août 2009

André Joris et sa famille remercie l'Amicale des conducteurs de Liège et Huy pour les marque de sympathie témoignées lors du décès de leur maman Susanne.

Mots croisés.

Horizontalement

1 Fit souffler le chaud et le froid
10 Qui est énervé
11 Au naturel
13 Maritime ou parasol
14 Vraiment pas modeste
16 Qui sentent
18 Paresseux
19 Toujours la même chose
21 Utilisé pour mettre les points sur les i
23 Profite de la crédulité
24 Dont l'on a envie
26 Espace temps
27 Petit siège inconfortable
29 Atelier spécialisé dans les feuilles dures
31 Roulas
32 Titre princier
33 Exagérément satisfaite
35 Recouvertes

Verticalement

2 Repoussant
3 Laissés pour compte
4 Qui est à moi
5 Prendre touts son temps
6 Qui ne retient pas l'intérêt
7 Au contact douloureux
8 Très bon service
9 Qui contiennent un métal de valeur
12 Montrais une résistance
13 Tricher avec le temps
15 Toutes autour du repas
17 Rangera
20 (à) D'une voix très forte
22 Notoriété
25 Preuve d'innocence
28 Morte
30 Paillasse
34 Carte à jouer

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

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

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

Une vie de la vapeur au TGV. (suite).

Bien entendu, je n'avais rien à faire, même un jeudi, sur les voies à quatorze ans. Mais quelle gentillesse et quelle patience déployaient les collègues de mon frère qui s'efforçaient de m'expliquer leur travail. Ainsi, je vis la procédure qui permettait de travailler sur une consignation caténaire. Un ouvrier avait déployé une longue perche avec un câble vissé au rail dont l'autre extrémité fixée à une pince au sommet de la perche était accrochée au fil porteur de la caténaire. Un voltmètre indiquait une tension de 1500 volts. Pendant ce temps, le chef d'équipe sollicitait au téléphone fixe de voie la suppression de la tension. Tout à coup on vit cette tension chuter à 1000 volts puis descendre lentement à zéro. Alors, les gars m'expliquaient que c'était la rémanence, constituée par cet ensemble de fils qui conservait ce courant qui lentement s'écoulait dans le sol ou retournait à la sous-station. J'étais très intéressé et ce que l'on vit se retient beaucoup mieux que ce qu'on tente de nous apprendre dans les livres.

Mais, le plus souvent, en courant 1500 volts, les gars travaillaient à l'entretien des isolateurs ou effectuaient de petites interventions, comme des réglages, suppression des points durs qui faisaient rebondir le pantographe provoquant un arc électrique, donc des à-coups et des détériorations de toute sorte. Ces travaux s'effectuent sur des échelles en bois et le courant n'est pas coupé. Un jour, dans ces conditions, un bon copain de mon frère dut recevoir une décharge de courant et tomba sur la voie ;

Il ne survécut pas à ses blessures. Mon frère, d'une nature si enjouée, en fut terriblement affecté. A la suite de cet accident, on rendit compte que le port d'un casque eût évité les conséquences graves de la chute. Cela fut rendu obligatoire.

Puis eut lieu la mise en service commercial de l'électrification de Paris - Laroche, autrement dit de Paris - Dijon, de sorte que Ô douleur ! Un soir après le changement de service, nous regardions l'animation en gare, lorsqu'un train de nuit entra lentement**.** Le signal de sortie était déjà au vert et, surprise ... le train ne s'arrêta pas ! Pour la première fois depuis 1849, l'arrêt obligatoire à Laroche disparaissait, cela venait de s'illustrer sous nos yeux. Inutile de dire quel pincement au cœur nous ressentions !

Il n'y eut pas d'inauguration officielle de l'électrification de Paris à Dijon.
En effet, les syndicats et les politiques qui venaient de subir une époque douloureuse, ne donnaient pas dans le médiatique.

Par exemple, le Président de la quatrième République, Vincent Auriol qui se rendait par le train, afin d'inaugurer un mémorial dédié aux héros de la Résistance à Auxerre, devait s'arrêter pour saluer les cheminots de Laroche-Migennes ... Les représentants de la corporation boudèrent la cérémonie et il se répandit dans la cité, l'interdiction pour tous de se rendre en gare ce jour là !

Bien que cet évènement revête une grande importance pour nous les gamins des cités, nous fûmes – à regrets - contraints d'obéir à nos parents.

Mais il faut se résigner, le progrès nous submerge.

Auparavant, même le train « Paris côte d'Azur » remorqué par les superbes prototypes diesel 060 DB s'arrêtait. Il n'y avait que les TAR (trains autorail rapides) qui avaient le privilège de griller la gare, à faible vitesse.
Ces TAR tous baptisés, s'appelaient le Beauvaisis, le Cambraisis ... ils passaient en ronronnant puis on entendait l'accélération du moteur diesel, une fois les emprises de la gare passées.

Une anecdote, à leur sujet : un jour, Lazare, un conducteur des années 50/70, me raconta que

son père, lui aussi mécanicien, se trouvait en repos à Dijon, après avoir conduit un train facultatif depuis Laroche.

Il s'apprêtait à revenir haut-le-pied ce qui n'est pas très glorieux, lorsqu'il fut appelé d'urgence par le sous-chef de dépôt :

« Dépêche-toi, prépare ta machine, le TAR Lyon-Paris vient de tomber en panne, tu assures un train spécial au départ de Dijon-Ville pour le remplacer ! ».

Il y a toujours eu des mécaniciens un peu téméraires et le père Lazare, tout fier d'un tel service avec sa 6000 comme étaient nommées alors les 231 G, dit à son Compagnon : « Tu vas voir, y a pas que les TAR qui roulent à 130 ! Faut qu'on fasse l'heure ! ».

Alors, le chauffeur activant le feu, le mécanicien forçat durement sur le régulateur. La bête ne demandait qu'à courir comme ses jeunes sœurs les H et les K à essieux auto-équilibrés. Hélas, l'un des coussinets ne résista pas à cette sollicitation inhabituelle et à Brienon-sur-Armançon, la bielle toute fumante obligea à l'arrêt à neuf kilomètres de Laroche ... et ce fut la demande de secours, la tuile !

Le train spécial arriva enfin à Laroche, avec plus d'une heure de retard, piteusement remorqué par une vielle locomotive à vapeur.

Le mécanicien se présenta à la commande et fut « interviewé » par le Patron en personne. A la sortie du bureau, le chauffeur impatient demanda : « Alors qu'est ce qu'il a dit le caïd ? »
« Eh ben y m'a dit le vieux : Lazare, t'es un c... ; t'aurais roulé à 140, tu venais jusqu'à Laroche ! »

Evidemment tout se savait dans le milieu et personne n'osa jamais relever le défi.

Mais si ! En 1960, il y eut bien Jojo « le maire du Mont.. », qui fit des siennes. Il assurait le train rapide 1119 Paris-Motet avec une locomotive électrique (relevé par la vapeur de Motet à Clermont-Ferrand).

Ce train avait un horaire très tendu et à la mise en tête, Jojo cafouilla un peu avec le tout nouveau frein presse-bouton PBL1 résultat : six minutes de retard au départ.

« Tu vas voir, dit-il à l'aide, y a pas que les Parisiens qui roulent à 150. » En effet, seul le train drapeau du Sud-est, le Mistral roulet à cette vitesse.

Mon Jojo tapa donc à cette vitesse et rattrapa son retard. Quelques jours après, le « mouchard » ou boîte noire ne l'avait pas raté, il exhibait fièrement la « facture. »
Tiens, disait-il à tous ceux qu'il rencontrait, lis ! ».

Et je pus voir: « Le .... 1960, vous avez, sur la ligne Combs-la-Ville à Moiret, en plusieurs points du parcours, atteint la vitesse de 150 km/h pour 140, vitesse autorisée pour la catégorie tir volte train.

En conséquence, je vous inflige un blâme avec inscription au dossier. Et outre, les minutes gagnées ne vous seront pas payée ».

Signé : Le chef de dépôt.

Voilà c'est tout, c'est presque gratuit et c'est un bon souvenir mais il n'y pas intérêt dans ces conditions à avoir un pépin grave car alors la Justice ne vous épargnera pas !

Chapitre III

L'apprentissage

Etre apprenti, comme mon frère ; mais conduire les locomotives électriques était mon but. Je passais donc le concours à Dijon, puisque le dépôt de Laroche n'engageait plus d'apprentis.

Ainsi, je quittais pour un long temps, le cocon familial, pour une vie aventureuse autour du rail, mais loin des miens, loin de tous ces liens affectifs que procurent famille, amis et copains d'enfance.

Quel choix inflexible quand on est jeune et que de regrets plus tard, mais bien plus tard, quand on se retourne et que l'on se demande pourquoi avoir rompu avec le passé. Se retrouver seul, ravoir tout juste le temps de se faire de nouveaux amis qu'il faut quitter, repartir tel un nomade, se retourner encore et s'apercevoir qu'on est de plus en plus seul.

Un sentiment étrange me dictait de suivre une voie alors mystérieuse. S'échapper de celles sclérosantes étalées sous mes yeux, de parents, amis, suivant avec fatalisme un métier, une occupation dictées par l'ascendance d'un monde environnant.

Je suivais alors les cours d'une école technique à deux pas de chez moi à Migennes. J'étais même le premier de la classe. Je m'apercevrais, bien plus tard, que les cours dispensés auraient pu conduire au même destin, sinon mieux. Mais personne ne sus me retenir. Un beau jour d'avril, ma mère m'emmena à Dijon passer ce concours d'apprentis où nous étions trois cents candidats, salle de Flore. De longues semaines passèrent puis, en juin, j'appris que j'étais reçu. Je ne fus même pas étonné, sauf d'apprendre que j'étais reçu premier. Puis, vint la visite médicale et un examen psychotechnique …

En ce premier octobre 1951, c'est avec un indicible plaisir que j'entrais dans le temple de la SNCF. J'avais pour aiguillon de faire au moins aussi bien que mon frère auquel j'avais très souvent emprunté les cours si attractifs.

Mais, on avait joué un très mauvais tour à l'apprentissage. Je m'aperçus vite que la paupérisation de l'enseignement avait tout changé. Le célèbre et redouté directeur national de l'apprentissage, M. Grobon, qui nous fit l'honneur de nous accueillir, lança ces paroles inquiétantes que je compris plus tard « Vous, apprentis, souvenez-vous que vous n'avez droit à rien »

Personne ne daigna nous donner d'explication. En particulier, pas ce vieux bonhomme qui semblait nous dédaigner. Pourtant, il savait tout. Nous, qui n'avions rien, ne comprenions rien à la vie qu'on nous préparait. On aurait pu nous dire que toutes les entreprises d'une certaine importance devaient, ou former des apprentis, ou être taxées.

La SNCF réduisit ses effectifs avec un entrain forcené. Nombreuses activités en firent les frais (écoles privées, dispensaires, centres de plein air et, bien sûr, des centres d'apprentissage). La réduction s'effectua en ajustant mieux la qualification des agents.

Toutefois, le développement de la sous-traitance, consistant à réduire l'énorme chiffre du personnel, en confiant certaines tâches aux entreprises privées, est discutable. Pourquoi un agent établissant des fiches de paye ou tenant tout autre emploi similaire, bénéficiait-il d'un statut de cheminot, alors que celui qui nettoyait des locomotives ou remplaçait des rails se contentait d'un emploi précaire ?

C'est la grande question posée dans les entreprises ferroviaire : à voir accordé trop d'avantages aux cheminots, la gestion n'est plus possible sans l'aide des Etats qui sont condamnés à précariser des emplois ou à démanteler le réseau jusqu'à le faire disparaître ! Disparaître, au moment où enfin, on reconnaît que le chemin de fer peut remédier

à la pollution engendrée par les autres moyens de transport et apporter, pour la nation, d'indéniables avantages économiques.
Mais, revenons à l'apprentissage. On ne rouvrit pas de centres. Bien plus tard, l'enseignement fut enrichi et complété, jusqu'au baccalauréat technique.

La première année fut très facile pour moi. Il y avait un classement mensuel et, sur les treize élèves, j'étais généralement classé premier. Il y avait aussi un classement trimestriel des cent cinquante apprentis du réseau sud-est et j'étais classé dans les dix premiers.

Je ne suis rentré au centre de Perrigny qu'à quinze ans. Mes parents m'avaient trouvé trop jeune pour m'exiler à Dijon, où il n'y avait pas de pensionnat. A Migennes, je suivais un cours technique dans la spécialité d'ajusteur (évidemment j'aurais voulu être électricien). J'étais gaucher et j'avais effectué tous les travaux pratiques en tant que gaucher.

Arrivé en 1951 à Perrigny, le professeur de pratique n'avait jamais eu de gaucher ! Et ce pédagogue, embarrassé, qui faisait régner la terreur dans le groupe, m'obligea à travailler en droitier, me démoralisant une fois de plus. A l'école maternelle, mon institutrice me tapait sur les doigts, avec une règle, pour m'obliger à écrire de la main droite. Il fallut donc tout recommencer, sans compter que la gestuelle n'était plus adaptée. Alors, à qui confier mon désarroi ? Je dus me résoudre à subir cette fatalité. Dans le déroulement de la formation, il fallait dégrossir une pièce de métal, à l'aide d'un burin et d'un marteau. Je ne me sentais plus la force d'obéir à cette espèce de grand imbécile : je simulais alors une plus grande maladresse, en me frappant exprès sui les doigts. Et ma stratégie réussit. Enfin on céda et je pus travailler avec ma chère main gauche ; je ressentis comme une victoire qui me redonna le moral.

Quant à la culture générale, la pauvreté des cours était devenue la règle. Aucun cours de français. En trois années d'école, nous n'eûmes à faire qu'une rédaction : « Décrivez votre chien ou votre chat » ; et tant pis pour celui dont les parents n'aimaient pas les animaux !

Les cours de mathématiques, en première année, étaient d'un niveau inférieur à ceux que j'avais connus dans l'enseignement public. Pas de cours d'histoire, géographie, physique, chimie. En revanche, beaucoup de technologie générale et un peu de technique ferroviaire (à cent pour cent sur les locomotives à vapeur, bien entendu.) Après tout, nos responsables étaient peut-être des visionnaires. Ils entrevoyaient l'avenir des petits trains touristiques !

Je me suis imaginé les responsables de l'apprentissage remodelant les programmes :

Commençons par la technique, dit l'un : de l'ajustage pour tout le monde, ce n'est pas compliqué et l'on maîtrise bien.

Passons au secteur mathématiques et sciences : il faudra payer des professeurs qualifiés ; c'est trop cher. Alors faisons le minimum. Et la culture, le français, dit l'autre : Pour quoi faire, s'entendit-il répondre. La technologie en tiendra lieu. Et les langues étrangères ? Vous voulez rire. Je vous en prie restons dans nos chères frontières et à chacun son charbon ! Bah ! On est au chemin de fer, dit le président du groupe : donnons leurs nos restes de vapeur. Ah ! J'oubliais : l'éducation physique : oui, ça meuble et un enseignant maison fera l'affaire...

Je ne crois pas trop me tromper en écrivant cela. Mais enfin, quelle dure école ! Beaucoup s'en sont sortis et nombreux ont eu le goût de la lutte, de la revanche sur le sort. Peut-être que Monsieur Grobon a trouvé, à bon prix, la méthode pour nous forger un sacré caractère ! Je perds un an dans mon choix et ce ne sera pas fini !

Il y avait beaucoup de devoirs et de leçons à apprendre à la maison. De nombreux contrôles écrits nous crispaient.

Aucun des dirigeants du centre ne nous aida, soit en nous conseillant, soit en dispensant des cours du soir, soit en nous orientant, par exemple, vers des cours par correspondance. Je trouvais navrant qu'il n'existât pas d'entretien individuel en trois années afin d'établir un bilan d'avenir, un projet de carrière. Non, on était là, parqués comme des moutons, sans pouvoir lever le petit doigt. L'objectif de nos responsables était de ne pas avoir d'ennuis, de poursuivre leur petite carrière. A l'issue du contrat, se satisfaire d'un cent pour cent de réussite au CAP et à l'examen de fin d'apprentissage, ensuite : « Volez de vos propres ailes ! » C'est un volet peu riche de notre vie qui se passa ainsi.

Et que dire de la pédagogie ? En ce qui concerne la trempe des métaux, leur revenu, la reconnaissance d'un métal par la forme des étincelles provoquées par un meulage : toutes ces intéressantes manifestations pouvaient être aisément expérimentées avec les moyens existant au dépôt. Mais pourquoi se fatiguer puisqu'elles étaient expliquées dans le livre de technologie. Ce qui n'est pas la même chose.

Au cours de ces trois années, il n'y eut guère de loisirs autres que les deux semaines de camps de vacances d'été. Il nous arriva une fois, d'être guidé à la gare de Dijon-Ville, pour visiter une exposition de matériel ferroviaire, en 1951. On nous présenta une nouvelle automotrice de banlieue pour la région de Paris-Sud-est, la Z 5100. Comme le visiteur ordinaire, nous n'eûmes aucune explication technique. En cet après-midi, on nous avait présenté un jeune technicien et son contremaître qui nous parlèrent de leur métier. Le contremaître, un vieux pour nous, eut un étonnant discours. Il décrivait l'activité de son jeune employé, électricien, dépanneur du système de chauffage électrique des trains. A cette époque, qui suivait de près le chauffage par la vapeur, ce chauffage électrique était souvent en panne. L'ancien nous commenta le travail du jeune. Il l'encourageait à poursuivre son dépannage, quitte à partir avec le train jusqu'à Lyon ou Paris. En retour, ce brave homme, qui nous étonnait à cause du contraste qu'il offrait avec nos habituels responsables, n'hésitait pas à donner des compensations à son jeune dépanneur. Ce langage, d'un seul coup, nous ouvrait la perspective d'un futur motivant, tellement différent du discours scolaire ou de l'apprentissage théorique, vu sous l'angle restreint de nos maîtres.

Cette sortie me redonna du courage d'autant que le moniteur qui nous encadrait nous libéra tôt dans l'après-midi. Mes camarades regagnèrent bien vite leur chez-soi. Je me mis à parcourir les alentours de la gare. J'y découvris, au nord, une grande muraille de pierres, soigneusement jointées et surmontée d'une haute grille noire, protégeant une rue qui dominait la gare.

Je me dirigeai vers cet observatoire qui doit être la rue des Perrières. Je découvris un panorama sur la gare de Dijon. J'admirais les mouvements et manœuvres des locomotives, rames de voyageurs et autorails qui ressemblaient à un petit réseau miniature, vu d'en haut... J'étais tellement enthousiasmé de cet après-midi que je fis le vœu de travailler pour obtenir un jour le grade qui me permettrait d'accéder à la première classe. C'était bien présomptueux de ma part, d'autant qu'en ce temps-là, il y avait encore trois classes : la troisième classe, celle des ouvriers, la deuxième, pour les employés un peu plus évolués. Je me souviens cruellement du jour où ma grand-mère et une de ses filles montèrent dans une voiture de deuxième classe pour aller à Paris, tandis que ma mère, épouse d'ouvrier et moi n'avions droit qu'à la troisième...

La deuxième année de mon apprentissage ne fut pas plus enthousiasmante que la première. En cours théorique, la géométrie et la trigonométrie nous furent enseignés, car ils étaient indispensables pour le tracé des angles et notamment de la queue d'aronde, une des pièces d'ajustage les plus difficiles. On nous faisait pratiquer fréquemment des

A suivre...

Quelques citations

L'amour rend aveugle mais le mariage rend la vue.... **...de France B.**

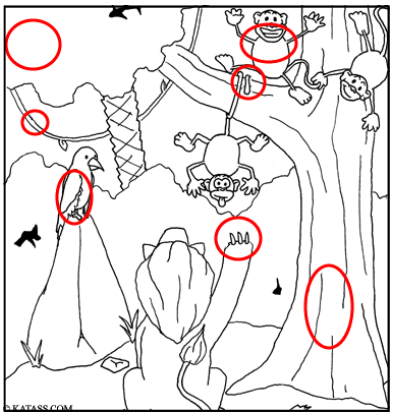
Mieux vaut arriver en retard... qu'en avance **...un petit garçon de 8 ans**

Quand l'amour tarde, il me monte au nez! **...de Pierre L.**

SOLUTIONS AUX JEUX

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

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



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