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

P705008

A.S.B.L.

AMICALE DES CONDUCTEURS LIEGE & HUY

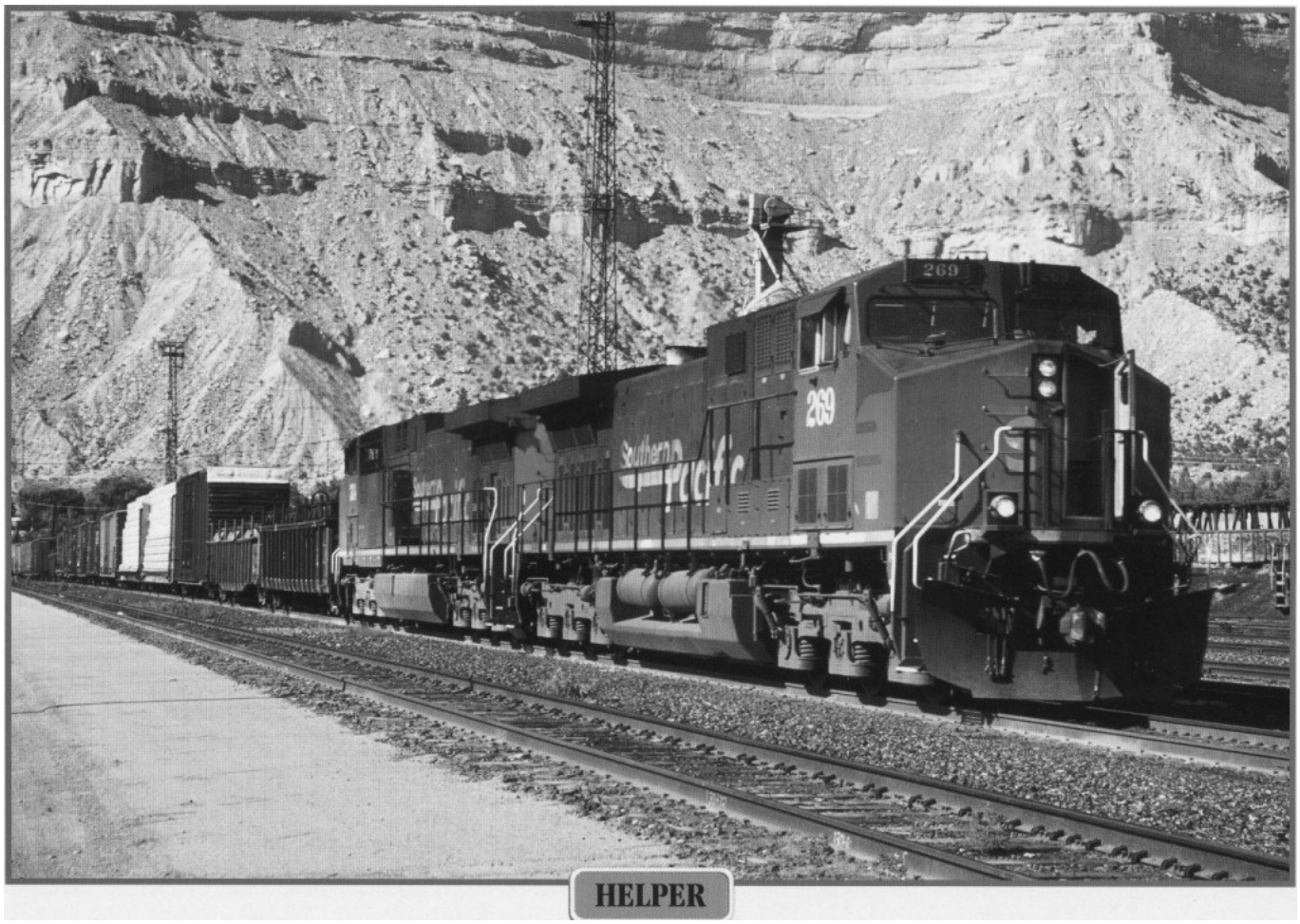
Secrétariat et éditeur responsable

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

Composition et mise en page PY. Michelle

Destinataire

PERIODIQUE TRIMESTRIEL - SEPTEMBRE 2010 - N°110 - LIEGE X



Planning de l'année 2010

Date	Activité	Lieu
Samedi 06 Mars 2010	Repas de retrouvailles	
Samedi 08 Mai 2010	Excursion: Visite d'une ville	Anvers: sa gare et le port.
Samedi 24 juillet 2010	Barbecue avec sa journée détente et match de foot	Aux terrains de foot de POULSEUR.
Samedi 09 Octobre 2010	Bal avec son souper	Aux Waides à Cointe.
Vendredi 19 Novembre 2010	Assemblée Générale	Dépôt des conducteurs.

Dernier train

Vendredi 1 Octobre 2010	Felix GEVERS	Dépôt des conducteurs de Liège Guillemins
Vendredi 15 Octobre 2010	Louis BROZE	Dépôt des conducteurs de Liège Guillemins

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

Un soleil radieux, une ambiance familiale et une participation massive, tels sont les ingrédients rêvés pour la réussite de notre barbecue à Poulseur.

Nous remettrons le couvert samedi 9 octobre prochain lors de notre soirée qui clôturera nos activités pour cette année et au cours de laquelle nos collègues nouvellement retraités seront cités à l'honneur.

Lors de l'assemblée générale fixée en novembre, le comité actuel terminera sa quadriennale. J'ai eu l'honneur et surtout le plaisir d'en assurer la présidence, tâche largement facilitée grâce à des collaborateurs volontaires et disponibles, je tiens ici à les remercier chaleureusement.

Afin de continuer à rendre notre Amicale encore plus attractive, nous faisons appel à de nouveaux candidats administrateur. Si vous disposez de quelques heures pour assister à nos réunions ou collaborer à l'organisation de nos diverses activités, posez votre candidature à l'aide du formulaire que vous rencontrerez en feuilletant votre journal ; vous serez les bienvenus.

Merci à tous.

Jean MARENNE

1870
USA

« HELPER »

C'est une toute petite ville perdue dans la chaleur de l'Ouest américain, égarée dans les déserts de l'Utah. Cette ville, «elle aide», comme l'indique son nom «Helper». Qui aide-t-elle ? Les conducteurs des locomotives de l'Union Pacifie qui doivent affronter les dures rampes des Rocheuses en tête de trains de plusieurs milliers de tonnes et qui ont besoin d'un renfort de traction. Le dépôt de Helper fournit les locomotives de pousse en queue.

Les dépôts de pied de montagne

Au XIX[I] siècle, lors de la construction des lignes de chemin de fer, les ingénieurs se heurtent au problème du manque de puissance de la locomotive à vapeur par rapport aux tâches de plus en plus difficiles qui lui sont imposées. Les locomotives de l'époque ne peuvent accepter des rampes de plus de 6 à 10 sur les grandes lignes courantes sans perte importante de vitesse, et, pour les lignes de montagne, des rampes de plus de 20 ou 30 %o demandent alors la mise en œuvre de locomotives spéciales, lentes, mais à grand effort de traction. Le problème se pose lorsqu'une grande ligne à profil facile et tracé favorable pour la pratique de grandes vitesses se trouve subitement au pied d'une montagne. Soit l'on conserve les caractéristiques de la ligne (faibles rampes, courbes à très grand rayon) lors de la traversée de la montagne, mais ceci au prix d'une construction demandant beaucoup d'ouvrages d'art et un coût très élevé, soit, au contraire, on choisit un profil à fortes rampes et un tracé sinueux de type ligne de montagne, et dans ce cas il faut soit changer de locomotive soit ajouter des locomotives de renfort.
De très nombreux ingénieurs choisissent, bien sûr, la seconde solution et établissent, au pied des montagnes, des dépôts fournissant alors aux trains des moyens de traction renforcés: c'est le cas des dépôts du Seuil de Bourgogne en France (Laroche, Dijon), des dépôts au pied des Alpes (Chambéry), mais aussi aux États-Unis pour de nombreuses villes au pied des Rocheuses (Denver, Helper) ou de la sierra Nevada (Sacramento, etc.).

Helper, petite ville de l'Ouest
Perdue dans les splendides paysages désertiques de l'Utah, située aujourd'hui sur la grande route n°6 reliant Salt Lake City à l'autoroute est-ouest 70 en passant par Provo, la ville ne comprend pratiquement qu'une seule rue, comme jadis, bordée de maisons et de magasins en bois ou en briques. Par-dessus les toits se profilent les sommets dénudés des montagnes environnantes, couverts de neige en hiver, mais brûlés par un soleil intense en été. La vie a toujours été rude à Helper, mais la création de la gare en 1870, puis du dépôt, fait de ce petit village un lieu actif bien placé sur la ligne Denver-Salt Lake City Ogden, artère maîtresse du réseau du Denver & Rio Grande Western, et partie intégrante du premier grand transcontinental. Le Californie Zéphyr, qui passe toujours en gare de Helper, relie directement la petite ville à Chicago ou à San Francisco, et reste, aujourd'hui, le seul survivant d'un trafic voyageur important jadis.

Une ligne toujours très active
On n'attend jamais très longtemps à Helper sans voir un mouvement de locomotives ou le passage d'un interminable train de charbon. Le réseau du Denver & Rio Grande Western continue actuellement à transporter du charbon, ce qui a toujours été sa spécialité. Il comporte 2944 km de lignes, environ 280 locomotives et 750 wagons. Le dépôt de Helper possède un important parc de locomotives diesel (types AIA-AIA principalement), et celles-ci sont placées, en unités multiples, en queue des trains pour assurer le renfort sur les rampes de 25 %...

GRANDE SOIREE ANNUELLE

Samedi 9 octobre

"Au Waides"

ruelle des Waides 4000 Liege (Cointe).

Cette année nous changeons de lieu pour notre rendez vous de l'année. C'est à 18 heures 30 que le comité vous convie, pour notre grand bal précédé du repas.

Un verre vous sera servi afin d'honorer nos jeunes retraités de l'année, Christian Collin, Willy Derard, Michel Opdenacker, Daniel Pirnay, Francis Deprez, Ghislain Lallemand, André Mathy, Alain Brouwers, Jacques Jamar, Roger Ponthière, Dominique Minet, René Wathy.

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

Au menu:

Apéritif et ses mises en bouches.

Pour commencer

Saumon mariné à l'huile d'olive et ses toasts (A)

Ou

Jambon de parme et son melon (B)

Ou

Filet de turbotin aux petits légumes. (C)

Le relevé

Magret de canard au vinaigre de framboises, aux poires et thym (D)

Ou

Suprême de veau Archiduc haricots princesse (E)

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

Le dessert

Bavarois au chocolat sur Sauce Anglaise et son café

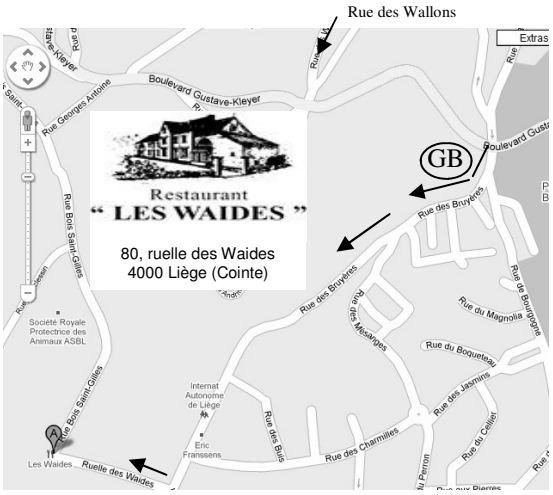
Et pour digérer tout cela, soirée dansante qui débutera vers 21 heures.

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 25 €.
Pour les adultes non membres est de 30 €.
Pour les enfants (de moins de 12 ans) est de 12 €.

Accès depuis l'ancien dépôt: Prendre l'avenue de l'observatoire jusqu'au rond point à son sommet, la prendre le boulevard Kleyer.rue qui monte la rue des Bruyeres a hauteur du GB sur le boulevard Kleyer.
Prendre la première à droite puis de nouveau à droite.
La salle se trouve à gauche.
Un parking est à notre disposition à l'arrière de la salle (prendre la rampe à droite du bâtiment), l'entrée à la salle se faisant par l'arrière.
Pour les motor-homes pas de problème, ils peuvent s'y garer et y rester jusqu'au lendemain matin.



<u>Les inscriptions doivent nous parvenir avant le 28 septembre</u>, 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 9 octobre 2010

Bulletin à faire parvenir au secrétariat avant le 28 septembre.
Je soussigné ……désire participer au bal du 19 octobre 2010.
<u>Inscriptions:</u>

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

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

Nous avons appris le décès :

De la maman de nos anciens collègues Jacques et Dominique Minet,
Du papa de Stéphane Humblet
De la femme de notre ancien collègue Michel Boutet

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

Le Comité

En souvenir de

Monique BONIVERS

Épouse de Michel BOUTET

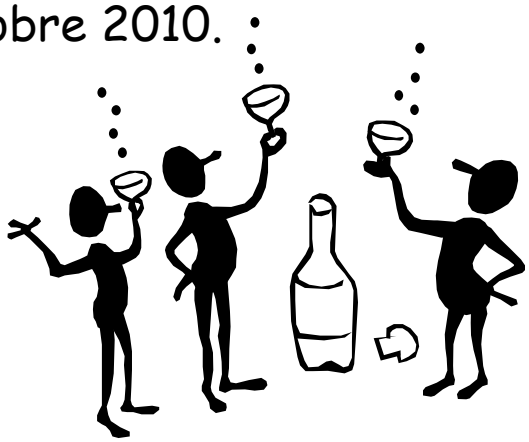
5 février 1945 — 17 juillet 2010

La douleur de la perdre ne doit pas nous faire oublier le bonheur de l'avoir aimée.

Nous vous remercions de tout coeur,
vous qui par votre présence,
vos messages, vos fleurs,
avez témoigné tant de sympathie
dans ces moments pénibles.

De la part de:
son époux,
sa maman,
ses enfants,
ses petits-enfants.

Bulletin de participation au Bal du 9 octobre 2010.



le vendredi 19 novembre 2010 à 19h30

Assemblée générale

Au dépôt des conducteurs.

Comme tous les quatre ans,
des élections auront lieu afin d'élire un nouveau comité.

Tous les membres actuels sont d'office démissionnaires à l'assemblée générale.

Les élections sont ouvertes à tous les candidats membre de l'amicale en ordre de cotisation.

Les inscriptions pour faire partie du comité doivent nous parvenir avant l'assemblée générale du 19 novembre, ou tous les membres présents procéderons à l'élection du nouveau comité.

Bulletin d'inscription au comité.

Je soussigné .....désire poser ma candidature comme membre du comité pour la période allant de novembre 2010 à novembre 2014.

RIONS UN PEU

C'est le petit Marcel qui joue au train électrique dans sa chambre:
- Le train entre en gare d'Aix-en-Provence ! Aix-en-Provence, deux minutes d'arrêt. Tous les enculés et les connasses à destination d'Aix-en-Provence descendent du train
Sa mère, qui prépare l'anchoyade dans la cuisine, bondit en entendant ça et lui crie :
- Marcel, qu'est-ce que c'est que ce langage ? Sois poli ou je te confisque ton train électrique
- Euh, oui maman, d'accord maman.
Et il continue a jouer :
tchou tchou tchou tchou tchou ... Le train entre en gare de Marseille ! Marseille, 5 minutes d'arrêt ! Tous les enculés, les PD et les grognasses à destination de Marseille descendent du train et se magnent le cul
La mère, furieuse, fait irruption dans la chambre du petit Marcel, lui fiche une paire de gifles, confisque le train et repart a son anchoyade. Marcel hurle, tape des pieds et pleure a n'en plus finir tant et si bien qu'au bout de 10 minutes, sa mère prend pitié et estimant que la leçon a dû porter ses fruits elle lui rend son train électrique a condition qu'il ne dise plus de grossièretés. Et le petit train repart .
- Tchou tchou tchou tchou tchou ... Le train entre en gare de Nice
La mère tend l'oreille
- Nice, trois minutes d'arrêt, les voyageurs à destination de Nice sont priés de bien vouloir descendre du train.
La mère, soulagée et heureuse, a un sourire de contentement.
- Nous prions les voyageurs de bien vouloir nous excuser pour le retard dû à une pouffiasse qui n'a pas arrêté de nous emmerder ! ...

Quelle est la différence entre les seins d'une femme et un train électrique ?
Aucune, c'est fait pour les enfants et c'est papa qui joue avec ...

C'est un gars qui veut un boulot d'aiguilleur ferroviaire. On lui demande de rencontrer un inspecteur pour passer des tests.
L'inspecteur commence à lui poser des questions :
- Que faites-vous si vous réalisez que deux trains allant en sens contraire utilisent la même voie ?
Le gars répond
Dans ce cas je change un des trains de voie.
Et si la commande électrique ne répond pas ?
Alors je laisse tomber l'électronique pour aller actionner le levier manuel sur la voie elle-même.
Et si le levier manuel a été frappé par la foudre ?
Alors je retourne à mon poste d'aiguillage en courant pour prévenir par téléphone le poste d'aiguillage précédent de faire le nécessaire.
Et si la ligne est occupée ?
Alors je quitte le poste d'aiguillage et je cours vers le poste téléphonique d'urgence situé au passage a niveau.
Et si ce poste a été détruit par des vandales ?
Oh... Alors je vais en courant jusqu'au village prévenir mon oncle Roger !
L'inspecteur est surpris de la réponse et demande
Ah tiens ? Et pourquoi cela ?
- Parce qu'il n'a jamais vu de catastrophe ferroviaire...

THALYS
Vendredi 1 octobre 2010
Dernier train de notre collègue
Arrivée prévue en gare de
Liège Guillemins
à 17h11
avec le Thalys 9441en
provenance de Paris
Réception et verre de l'amitié au nouveau dépôt
CONDUCTEUR DU
DERNIER MOMENT
PENSIONNE DU
PREMIER INSTANT
Felix Gevers
Soyez nombreux auprès de notre ami Felix pour fêter ce jour inoubliable

THALYS
Vendredi 15 octobre 2010
Dernier train de notre collègue
Arrivée prévue en gare de
Liège Guillemins
à 16h08
avec l'ICE 14 en
provenance de Francfort
Réception et verre de l'amitié au nouveau dépôt
CONDUCTEUR DU
DERNIER MOMENT
PENSIONNE DU
PREMIER INSTANT
Louis Brooze
Soyez nombreux auprès de notre ami Louis pour fêter ce jour inoubliable

Mots croisés.

Horizontalement

6 Poste de bureau
12 Petit monde
13 Thymus
14 Poèmes lyriques
15 Vaste étendue
17 Dans les...
18 Fut obligé
19 Etoilées
21 Installa
22 Comme les jours
23 Ensemble de femmes
24 Peu tendre
25 C'est cela
26 Dans un classement
27 Résonné
30 Dedans
31 Entreront
33 Angoissants

Verticalement

1 Compromis
2 Partie de cercle
3 Echarpes
4 Boisson chaude
5 Mémorablement
7 Sculptèrent
8 Longue durée
9 Services rapides
10 Prénom
11 Lettres posthumes
16 Réitérer
20 Avec encore
21 Unité de pression
23 Précipitations
25 Centre de recherche
28 Des mois
29 Errera
32 Pronom

	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									

Jeu des 10 erreurs.

Sudoku

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

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

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

signaux de manœuvre. La honte ! Après une pratique de deux mois puis deux ans et demi d'armée, j'avais oublié ces signaux particuliers. Il y avait vraiment une lacune quelque part. Mais le conducteur comprit, vint à mon secours et me passa son règlement pour que j'en réétudie le chapitre correspondant.

Je n'appréciais pas les conditions de travail au service conduite, comparées à celles de l'armée où je passais du bon temps, malgré les dangers de la situation.

Dans ces années 1950, la réglementation du travail était très contraignante. Par exemple, un seul repos par période de sept, voire huit jours consécutifs de travail. Les journées de travail à la route pouvaient être de quatorze heures, avec des coupures, n'importe où et même la nuit et en cas de besoin, on vous impo-sait la coupure sur la locomotive. Sur les locomotives, il y a bien Lin four électrique mais les syndicats invoquaient la nécessité de pouvoir se laver les mains ... Les dimanches, aucune majoration de salaire. Il fallut attendre près de dix ans pour qu'une amélioration substantielle allège un peu les conditions de vie du Roulant. Près de deux ans que dura l'attente de la formation à l_a conduite, je me la coulais douce, la vie. Pas de souci, boulot dodo, heureusement pas de métro. Sortir ? Mais les copains se faisaient de plus en plus rares. A cette époque, ils fondaient vite un foyer. Alors, je retournai faire un tour dans les dojos de la région et je renfilai le kimono, la forme revint vite malgré un arrêt de presque trois ans, merci l'armée !

Je devins champion cheminot toutes catégories, présélectionné en équipe nationale qu'une angine viendra contrarier ; je me retrouvais tout de même en quart de finale des championnats de France, avec très peu d'entraînement. International cheminot (USCF), en 1962, cela me donna l'occasion d'aller à Berlin-Est dont la Hauptbanhof était jumelée avec la gare de Lyon ; je pus visiter le mur de Berlin du coté Est. C'était bien triste.

Chacun de nous était parrainé par un sportif local. L'ambiance dans ce secteur était bizarre ; mon parrain était médecin. Après comparaison de nos salaires respectifs, il gagnait moins que moi et aurait bien voulu passer à l'Ouest. Mais, on sentait bien la pression de leurs dirigeants, la surveillance permanente.

Désirant visiter un dépôt, on m'accompagna ! spécialement dans un dépôt vapeur, situé dans la banlieue de Berlin, où je découvrais une ambiance qui n'était pas sans rappeler le dépôt de Laroche avant l'électrification.

A Berlin, les trains de banlieue étaient la propriété des DDR (chemins de fer de l'est de l'Allemagne) ; Cette sorte de métro faisait des incursions à l'ouest et étaient alors boycottés par ces derniers habitants. Tous ces trains automoteurs électriques étaient conduits par deux agents, il y avait beaucoup de femmes conductrices ; celles-ci étaient aussi très présentes dans les ateliers de réparations de matériel ferroviaire que nous visitions (pénurie d'hommes après la guerre ?).

Après l'une de ces visites, une table ronde fut organisée et le chef d'établissement, très politique nous vanta la supériorité de sa Société. Mais nos propres dirigeants, avec des questions orientées et des demandes de renseignements précis, la joute 1OUrna court et nous revîmes bien vite sur nos tapis !

Ce l'ut une semaine, prise sur mes propres congés, bien fatigante mais enrichissante.

Et au retour, la routine reprit ses droits ...

Je commençais à m'impatienter de rouler comme aide-conducteur, d'autant que des camarades de promotion, venant de Dijon étaient appelés à Villeneuve car un besoin de conducteurs dans ce dépôt était nécessaire. Quelle bêtise d'avoir voulu revenir à la campagne. Je vais perdre plus d'un an. Et l'on sait que, surtout dans notre administration, le temps perdu ne se rattrape pas.

Un jour, finissant une décade (semaine de travail) le sous chef de dépôt m'annonça « trente-huit heures (de repos) et la suite du roulement 272 »

Un copain, un ancien qui avait suivi la scène me dit : « C'est la tournée de Genève, t'es pistonné ! »

En effet, seuls les anciens avaient ce privilège. La tournée était plaisante, surtout au début. Il y avait le tourisme et surtout la fraude douanière ; c'était le bon temps où les francs suisses et français étaient sensiblement à parité égale.

Mais la tournée était éprouvante. Départ de Laroche vers 0 h 30 et arrivée à Genève-Cornavin vers 8 h 00 avec le train 701. Au retour, la nuit suivante, dans les mêmes horaires, ce service laissait un repos assez long, mais avec le tourisme alléchant, le temps de repos était bien

raccourci.

Nous étions logés dans un foyer peu confortable, les volets étaient à claire-voie, les chambres à six lits, le tout situé dans un lieu bruyant : l'activité de la gare d'un côté et la rue animée de l'autre.

Le temps de repos de tout employé, entre deux journées consécutives est d'environ quatorze heures.

La SNCF a donc institué le « découché » en mettant un foyer à disposition des roulants, ce foyer est apparemment gratuit, mais l'indemnité de déplacement est moins élevée que l'indemnité de déplacement du régime général. Ce régime de résidence dans des foyers spéciaux est un système obligé car aucun hôtelier ne peut assurer des services aussi irréguliers en maintenant un calme dans l'établissement.

Le temps de repos est alors plus court avec un minimum de neuf heures seulement.

Quant au confort, il y a eu quelques améliorations l'époque de la vapeur où la chambre à coucher était en réalité un dortoir, allant jusqu'à douze lits dans la même pièce chauffée par un poêle ... à charbon bien entendu, qu'un agent du service intérieur venait charger et gratter sans ménagement. Pour avoir connu cette époque, le souvenir des odeurs fétides de sueur, les bruits insupportables des ronfleurs reviennent en mémoire. Aujourd'hui, on atteint un confort deux étoiles avec notamment le cabinet toilette complet dans chaque chambre individuelle et autres améliorations.

En traction vapeur, l'activité sur la locomotive était telle que l'exercice vous tenait sans cesse éveillé.

Alors qu'en traction électrique, ces étroites cabines de conduite dans lesquelles il est impossible de faire un pas car le conducteur doit sans cesse activer « l'homme mort » ou veille automatique qu'on devrait plutôt appeler « surveillance de l'homme, avec rappel à l'ordre automatique et brutal » il faut avoir vécu ces longues heures de nuit, quand le sommeil inhibe progressivement toutes facultés. Il faut vite réagir, se mettre debout, chanter, ouvrir la fenêtre, sautiller sur place. À chacun sa méthode. En effet, il est impossible d'arrêter le train : il y a l'horaire à respecter, les autres trains qui suivent ou qui croisent, la rigueur du graphique est incontournable.

Vous ne pouvez comparer à l'automobiliste ou au chauffeur de poids lourd qui eux peuvent se garer et s'offrir un petit somme d'une heure environ, plus ou moins selon l'horaire prévu. En service ferroviaire c'est vraiment impossible. Il faut souvent mener un véritable combat, surtout la nuit et même au moment de la sieste, lutter dans cette épreuve contre laquelle aucun remède ne peut valablement secourir.

On connaît le café, malheureusement cet excitant souvent apprécié possède des vertus bienfaisantes mais aussi tenaces et difficiles à gérer qui vous empêchent de vous endormir après le service.

De plus, l'effet diurétique provoqué par l'absorption de ce breuvage est à prendre en compte.

Un sommeil bien géré est le problème le plus délicat à résoudre pour un roulant travaillant très souvent la nuit.

Les horaires sont en permanence décalés et dans sa semaine de travail, un conducteur est toujours en déficit de sommeil.

Quand vous n'avez pas réussi à dormir convenablement, alors que vous prenez votre service vers une heure du matin, vous êtes alors levé une heure plus tôt pour vous restaurer puis prendre un café, vous voilà parti pour un trajet de six à huit heures, imagi-nez un peu : vous êtes seul à bord dans le noir, les cadrans et indicateurs sont faiblement éclairés. Les projecteurs vous offrent toujours le même spectacle de traverses, de voies. Si tout va bien, vous avez un rôle essentiellement fait de surveillance, de respect de l'horaire à la minute près, jalonné par le passage dans les gares ou les postes.

Selon votre résistance à la fatigue, et dès que votre horloge interne entre dans une phase qui prête au sommeil, il est biolo-giquement impossible de s'y opposer.

Alors, commence la bagarre, la sonnerie de la veille automa-tique qui ne cesse de vous harceler, c'est l'instant de se mettre debout, d'ouvrir la fenêtre, chanter, boire une gorgée d'eau ou de café. Vous avez vaincu la phase d'endormissement. Maintenant ça va, peut être y a-t-il un arrêt programmé ou un événement qui vous intéresse et vous tiendra éveillé ?

Mais c'est reparti, le sommeil en phases revient et surtout, vous n'avez pas satisfait au précédent, alors le supplice reprend : vous pensez en vrac à l'envie d'un bon lit, vous calculez le nom-bre de kilomètres restant à parcourir. Ah ! Si je pouvais m'arrê-ter quelques minutes !

Enfin, le coup de frein final. La fin de service. Arrivé chez vous ou au foyer, une légère collation et au lit. Le corps allongé se détend, mais plus envie de dormir, il faudra tourner et se retourner pour arriver à attraper la fameuse phase d'endormisse-ment...

Il m'est arrivé lors de la conduite du train N°4 dénommé aussi le train bleu, à la commande d'une de ces 2D2 9100 de 144 ton-nes, avec un aide-conducteur, à l'époque où il n'y avait pas encore la veille automatique, la frayeur suivante.

Soudainement, je me suis endormi sans qu'aucun signe ne m'alarme, peut-être que mon subconscient m'y avait invité puisque cela se passait en ligne droite, en un de ces lieux où l'on distingue nettement par nuit claire sur plus de cinq km : trois ou quatre cantons avec ses quatre feux verts successifs, ces deux longs rails qui brillent dans la nuit et semblent être une rampe d'accès vers l'infini. Les trains de nuit n'ont pas une marche très serrée et au cran des amis c'est-à-dire un effort très moyen demandé à la locomotive pour rouler autour de 120 km/h au gré du profil de la ligne, cette ligne qui de Châlon à Lyon, suit longtemps la Saône.

Je me suis donc endormi. Combien de temps ? Deux secondes, cinq secondes au maximum ? Lorsque je suis revenu à moi, Je me suis demandé, affolé ce qui m'arrivait. L'aide qui parfois ne dort que d'un œil m'avait-il vu ? Quelle honte ! Depuis, j'ai toujours veillé à ne pas me retrouver en pareille situation. L'installation de la veille automatique a été certainement une aide très appréciée du personnel de conduite bien que la conséquence fut la suppression quasi généralisée de l'aide-conducteur. Cet agent pas toujours motivé avait quand même l'avantage d'assurer une présence humaine et une aide assez efficace. Il est vrai que leur maintien était, économiquement indéfendable et, malgré le baroud d'honneur orchestré par les syndicats, rien n'y fit.

À tel point que l'on déplora de nombreuses grèves plus ou moins suivies, grèves toujours créatrices de pagaille. Une négociation bien menée aurait dû compenser la suppression de cet agent qui réalisait certaines tâches (rédiger le bulletin de service, nécessitant une petite comptabilité, nettoyer la cabine, répéter des signaux de manœuvre, observer le train de son côté, etc.)

Les conducteurs se retrouvèrent donc seul, situation sournoise (ui pèsera souvent sur leur moral : seuls sur leur locomotive, Seuls dans les foyers ou chez eux, alors que le reste de la famille est parti au travail ou à l'école.

JE VENDS à Tilff....

Un orgue électronique Hammond Aurora Classic en bon état avec méthode d'apprentissage, partitions, banc et métronome
Dimensions de l'orgue L :112cm largeur : 64cm H :102 cm Du banc L : 75cm largeur : 35cm H : 60cm
Pour le voir ou l'essayer, me contacter au numéro 0495/86 97 48 Prix à convenir...

A suivre...

Méditations souriantes pour le 3e âge

Le coin de ma rue est deux fois plus loin qu'avant et ils ont rajouté une montée que je n'avais jamais remarquée

J'ai dû cesser de courir après le bus parce qu'il démarre plus vite qu'avant

Je crois qu'on fait maintenant les marches d'escalier bien plus hautes que dans le temps

Cela ne sert plus à rien de demander aux gens de parler clairement, tout le monde parle si bas qu'on ne comprend plus rien

On vous fait maintenant des vêtements si serrant, surtout à la taille et aux hanches que c'est désagréable

Les jeunes gens ont eux-mêmes changé, ils sont bien plus jeunes que quand j'avais leur âge. D'un autre côté, les gens de mon âge sont bien plus vieux que moi

L'autre jour, j'ai rencontré une vielle connaissance, elle avait tellement vieillit qu'elle ne me reconnaissait plus

Je réfléchissais à tout cela en faisant ma toilette et je constate qu'ils ne font plus d'aussi bons miroirs qu'il y a cinquante ans

Et avez-vous remarqué les petits caractères que les journaux se sont mis à employer ?

Et pour les futurs aînés

Merci à ceux qui comprennent mon pas hésitant et ma main qui tremble

Merci à ceux qui savent qu'aujourd'hui mes oreilles vont peiner pour entendre et mes yeux pour voir

Merci à ceux qui acceptent aussi mon esprit qui travail au ralenti

Merci à ceux qui détournent les yeux quand j'ai renversé mon café

Merci à ceux qui ne disent jamais « C'est la troisième fois que vous racontez ça aujourd'hui

Merci à ceux qui prennent le temps de s'arrêter pour bavarder avec moi

Merci à ceux qui ont le don de me faire évoquer les jours heureux d'autrefois

Merci à ceux qui font de moi un être aimé et non pas un abandonné

Merci à ceux qui devinent que j'ai parfois besoin d'aide

Un aîné qui s'est reconnu

Quelques citations

Qui ne dit mot consent, c'est bien connu...
mais quand on a mauvaise haleine,
c'est quand on dit mot qu'on sent ! ...de Jocelyne

Plus on est grand, moins on est petit.

Ce que femme veut... Dieu sait pas pourquoi elle le veut.

SOLUTIONS AUX JEUX

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

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

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