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

P705008

A.S.B.L.

AMICALE DES CONDUCTEURS LIEGE & HUY

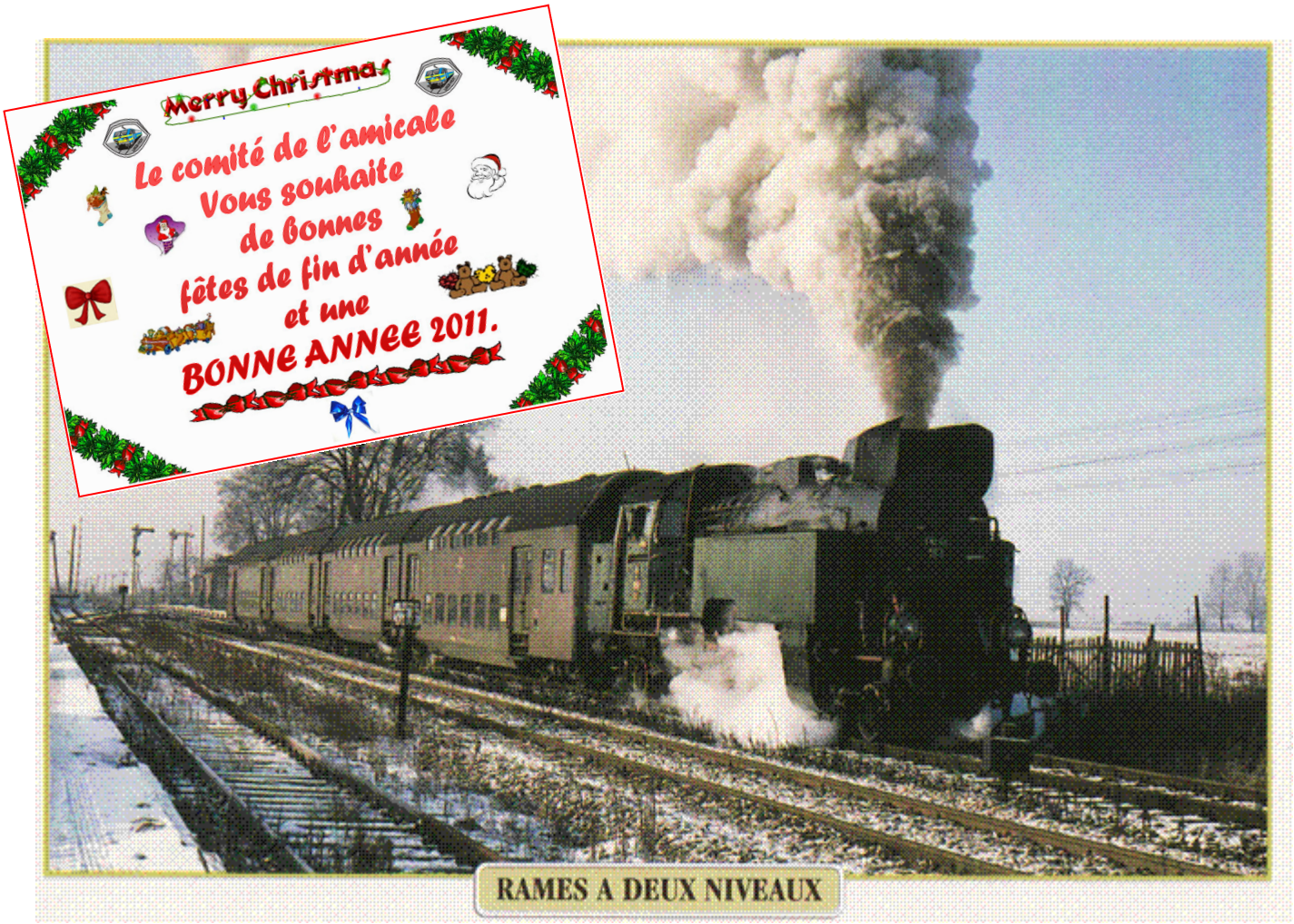
Secrétariat et éditeur responsable

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

Composition et mise en page PY. Michelle

Destinataire

PERIODIQUE TRIMESTRIEL - DECEMBRE 2010 - N°111 - LIEGE X



Planning de l'année 2011

Date	Activité	Lieu
Samedi 05 Mars 2011	Repas de retrouvailles	
Samedi 07 Mai 2011	Excursion	
Samedi 6 Aout 2011	Barbecue avec sa journée détente et match de foot	Aux terrains de foot de Beaufays.
Samedi 08 Octobre 2011	Bal avec son souper	
Vendredi 20 janvier 2012	Assemblée Générale	Dépôt des conducteurs.

Dernier train

Vendredi 21 janvier 2011	Jean-Claude JACQUEMOTTE	Ancien dépôt des accompagnateurs 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

Je vous souhaite des rêves à n'en plus finir,
et l'envie furieuse d'en réaliser quelques-uns.

Je vous souhaite d'aimer ce qu'il faut aimer,
et d'oublier ce qu'il faut oublier.

Je vous souhaite des passions.

Je vous souhaite des silences.

Je vous souhaite des chants d'oiseaux au réveil
et des rires d'enfants.

Je vous souhaite de résister à l'enlisement,
à l'indifférence,
aux vertus négatives de notre époque.

Je vous souhaite surtout d'être vous.

J. Brel

Pour l'amicale

1936 Allemagne Pologne

« RAMES A DEUX NIVEAUX »

Apogée du rail en Europe

Au mois de juin 1996, le Chemin de Fer fédéral allemand, la DB AG, a pris possession de la 5000[1] voiture construite à Gôrlitz. Pendant 60 ans, cette firme a forgé sa réputation sur la qualité d'un matériel fiable et performant qui circule encore de nos jours en Allemagne, en Pologne mais aussi en Bulgarie, en République tchèque ou encore en Roumanie

Des voitures à 2 niveaux dès 1936

En juin 1936, la fabrique de Gôrlitz livre la toute première rame de voitures à 2 niveaux. Celle-ci est destinée à des liaisons Hambourg-Lübeck, de la compagnie LBE. Elle est bientôt rejointe par 7 autres unités identiques. La Seconde Guerre mondiale mettra en sommeil plusieurs autres types de voitures à 2 niveaux. Ils réapparaissent à l'Est, en RDA, dès 1952. La DR a un besoin urgent de matériels neufs pour les trains de banlieue des grandes villes. La solution d'une voiture à 2 niveaux présente bien des avantages sur le plan de l'exploitation grâce à un nombre plus important de places offertes. Il est vrai que la motorisation individuelle du pays est quasi nulle et que les transports ferroviaires jouent un rôle économique primordial. Le développement du transport ferroviaire en RDA contribue à une demande accrue de matériels neufs qui connaissent diverses améliorations de confort au cours des années. Des voitures-buffet à 2 niveaux sont même mises en service sur des relations à moyenne distance. A l'Ouest, mis à part un timide essai en 1950, ce n'est qu'en 1993 que la DB se décide à emboîter le pas. Avec la réunification de l'Allemagne, les parcs DB+DR ont fusionné et continuent d'assurer un travail intensif en étoile autour des grandes agglomérations.

Des voitures de 1936 préservées

Des 8 unités livrées en 1936 pour des services rapides entre Hambourg et Lübeck, une seule a échappé à la démolition. C'est une association d'amis du rail de Lübeck (VLV) qui a entrepris son sauvetage, sa rénovation et sa remise en service. Cet élément de
2 voitures sur 3 bogies est affrétées pour des commémorations, anniversaires de lignes ou fêtes ferroviaires. D'allure assez moderne pour son époque, cette rame revêtue d'une livrée grise et jaune est très prisée des amateurs.

Succès à l'exportation.

C'est en 1959 que la firme de Gôrlitz (WUMAG) obtient de substantielles commandes émanant des «pays frères», où la motorisation individuelle est encore balbutiante et où les transports ferroviaires assurent le plus grand nombre de prestations. Si la RDA reçoit un peu plus de 1600 voitures, le département export livre plus de 3000 unités, notamment aux compagnies nationales de la Roumanie (CFR), de la Tchécoslovaquie (CSD), de la Bulgarie (BDZ), mais surtout à la Pologne (PKP). L'URSS passera commande d'une rame indéformable de 5 éléments, maisaussi de 12 voitures. La précarité des finances de ces compagnies va obliger celles-ci à maintenir en service le matériel ancien, qui est rénové et modernisé succinctement. La firme de Gôrlitz, qui continue de produire ces matériels, souhaitait bénéficier de commandes en provenance des pays de l'Est; mais pour l'heure, elle doit se contenter du marché intérieur allemand, en plein essor grâce à une introduction massive de voitures à 2 niveaux dans la Ruhr, en Forêt-Noire ou dans la banlieue de Munich. Les compagnies ferroviaires ayant découvert les vertus de la solution des trains à 2 niveaux, en France avec les TGV Duplex ou encore en Allemagne avec un nouveau type d'autorail à étage, les firmes spécialisées dans ce type de constructions ont des chances d'espérer des carnets de

Les voitures livrées

RDA:
- 12 rames de 2 voitures
- 152 rames de 4 caisses
- 64 rames de 5 caisses
- 5 voitures-buffet
- 672 voitures

EXPORT:
- 661 rames à 4 caises
- 452 voitures
- 1 train de 5 éléments

La solution des trains à 2 niveaux a connu au début des années 1950 un succès grandissant, notamment dans les pays de l'est de l'Europe. Depuis peu, les nations situées à l'ouest ont emboîté le pas et multiplient les réalisations

Assemblée générale 2010.

Nombre de personnes présentes: 19 personnes. Comité :11 personnes; Membre: 8personnes

Approbation des comptes de l'année écoulée: (Vérificateurs Clément Paquay et Jean Bodson)

Le trésorier nous signale un avoir :	- En caisse de :	366,98€.
	- En banque de :	2972,39€.
Soit un total de :		3339,37€.

Approbation des activités de l'année écoulée (2010):

Souper de retrouvailles (samedi 6 mars)	- Au Normandie à Sprimont.
Excursion (samedi 8 mai)	- A Anvers sa gare, sa ville et son port.
Barbecue/Balade /Foot (samedi 24 juillet)	- Au terrain de foot de Poulseur.
Bal et son souper (samedi 9 octobre)	- Aux Waides à Cointe.

Dernier train de : Minet Dominique (26 février), Roger Ponthiere (12 mars), Robert Gustin (19 mars), Felix Gevers (1 octobre), Louis Brozze (15 octobre)

Assemblée générale (vendredi 19 novembre)- Au dépôt des conducteurs de Liège.

Election du nouveau comité (2011-2014):

Président :	Jean MARENNE	Vice-président :	Henri SCHRYMECKER
Secrétaire :	Pierre-Yves MICHELLE	Secrétaire adjoint :	Michel BERNARD
Trésorier :	Bernard LEJOLY	Relation publiques	Albine TITEUX
Barman :	Jean-Marie CALBERT	Aide Barman :	Sébastien VARDIU
Restaurateur :	Jean BREVERS	Aide Restaurateur :	Jacques MINET
Vérificateur aux comptes	Jean-Claude SAUVAGE	Vérificateur aux comptes	Georges ABRAHAM
Suppléant:	Roger PONTHIERE	Suppléant :	Lionel GOTAL
Suppléant :	Jérôme CESTER		

Réserves : Raymond FOURNEAU,Jean-Marie VERRIER

Dates des activités pour l'année 2011:

Souper de retrouvaille	Samedi 5 mars 2011	
Excursion	Samedi 7 mai 2011	
Barbecue	Samedi 6 aout 2011	- Beaufays
Bal	Samedi 8 octobre 2011	
Assemblée générale	Vendredi 20 janvier 2012	- Dépôt des conducteurs à Liège.

Divers:

Vérificateurs aux comptes extérieurs au comité : Clément PAQUAY, Jean BODSON

RIONS UN PEU

Le jeune Bambin se réveille en pleine nuit et il entend du bruit qui vient de la chambre de ses parents. Il se lève discrètement et va observer la scène intime.
Le lendemain matin, au petit déjeuner, il demande à maman :
- Pourquoi tu rebondissais sur Papa, hier ?
La mère, gênée, improvise :
- Tu sais, comme Papa a un gros ventre, je saute dessus pour le faire Maigrir !
Le bambin réfléchit deux secondes et dit :
- Ca ne marchera jamais !
Sa maman, amusée, lui demande :
- Et pourquoi, ça ne marcherait pas selon toi ?
Le bambin explique :
- Parce que quand tu vas faire les courses, le samedi après-midi, Il y a une dame qui vient et qui regonfle Papa.

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

Mustapha a acheté une maison voisine de celle d'un notaire.
Lorsqu'ils font connaissance, Mustapha dit à son voisin :
« Belles maisons, n'est ce pas, mais la mienne vaut le double de la votre! »
« Comment cela ? » interroge son notaire de voisin interloqué
« Elles sont parfaitement identiques, comment la votre pourrait-elle valoir deux fois plus que la mienne ? »
Et Mustapha de répondre :
« Moi j'habite à côté d'un notaire, vous à côté d'un arabe. »

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!

Pluriels méconnus

Un rat ? des goûts
Un cas ? des colles
Un pont ? des râbles
Un flagrant ? des lits
Une voiture ? des mares
Un évier ? des bouchers
Un scout ? des brouillards
Un bond ? des buts
Une dent ? des chaussées
Un air ? des confits
Un beau ? des cors
Un mur ? des crépis
Un vrai ? des dalles
Un valet ? des curies
Une passagère ? des faïences
Un drogué ? des foncés
Une jolie ? des gaines
Un crâne ? des garnis
Un frigo ? des givrés
Une moue ? des goûters
Un brusque ? des luges
Un ministre ? des missionnaires
Une grosse ? des panses
Un propos ? des placés
Une cinglante ? des routes
Un fâcheux ? des agréments
Un patron ? des spots
Un délicieux ? des cerfs
Une bande ? des cinés
Un sirop ? des râbles
Un argent ? des tournées

On en a oublié un !!!!

Une bière ? des haltères

Chers amis,

Encore une année de passé. Une nouvelle se présente à nous, le comité vous a encore concocté de belles activités. Je vous invite donc à verser la somme de 13€ sur le compte 001-1506138-95 de l'amicale. Un bulletin de virement est prévu à cet effet à la première page de votre périodique préféré.

Je profite de l'occasion pour vous souhaiter de bonnes fêtes de fin d'année et une bonne année 2011 de la part du secrétariat et de tout le comité.

Le secrétariat

Nous avons appris le décès :

De l'épouse de notre ancien collègue Luc Dewez.
Et la maman de Christian Mathot

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

Le Comité

Très touchés des marques de sympathie que vous avez exprimé à l'occasion du décès de mon mari.

Charle Lejeune, les petits enfants, les enfants et moi-même, vous en remercient de tout cœur.

Mme Lejeune-Coquyt et famille.

Jacques et Dominique MINET vous remercie pour les marques de sympathie pour le décès de maman paroles ,réconforts , témoignages , nous vous remercions très sincèrement.

Jacques et Dominique MINET

Merci à ceux
qui ont croisé ma route
et partagé avec moi
difficultés et bonheurs.

En souvenir de

Brigitte BONTEMPS

Née le 6 juin 1951
Décédée le 17 octobre 2010

Aussi pénible que soit le deuil,
il est réconfortant de se sentir entouré.
Merci d'avoir été proches de nous
par votre présence, vos prières
et vos témoignages d'amitié.

Famille DEWEZ-BONTEMPS

Ne pleurez pas mon absence.
Je vous aimerai du ciel,
comme je vous ai aimé sur terre.
Et si le Seigneur m'a avec Lui,
ne soyez pas triste,
mon esprit reste avec vous.
Consolez-vous, vous tous
qui m'étiez très chers,
je laisse un monde de douleur,
pour un Royaume de paix.

Amicale des conducteurs de Liège-Huy	Résultats de la tombola 2010	09 OCTOBRE 2010
	Désignation	**Numéro du lot**
35	Decoration de Noel à peindre	72
46	Désodorisant voiture	15
81	Couteaux de cuisine	44
98	Bougie	37
99	Crochets adesifs rond	28
129	Album Photos	4
188	Grill Paninipµ	61
211	Coffret Vaisselle 16 pièces	68
215	Puzzle	90
216	Pinces nappes	14
294	Lampe de chevet	51
384	Minuterie "Poule"	26
448	bonbonière "motif chinois"	80
452	Horloge	97
474	Horloge	82
539	Embouts têtes visseuses et douilles	20
565	Tirre bouchon	77
580	Friteuse	69
587	Stylos	45
630	Tournevis	49
642	Mixer	65
660	Box Pliable	31
690	Tirre bouchon	79
702	Metre Ruban	12
710	Cintres	27
718	Décoration gel	92
759	Ouvre bocaux	43
789	Scie Junior	19
814	Entonnoirs	7
816	Décoration de noel	84
818	Plat en terre	60
833	Carafe	33
858	Cintres	21
860	Seche Cheveux	3
889	Decoration de Noel à peindre	73
899	Echarpe	89
903	Plat en terre	59
910	Box Pliable	63
915	Boites frigo	53
986	Boites frigo	54
1003	dDistributeurs à cure dents	23
1008	Sac	8
1030	Eponge et produit lavage voiture	13
1058	Bouilloire élec trique	50
1096	Couteau électrique	52
1186	Bouteille de cidre	95
1194	Bogies décoration "mer"	96
1209	Sallière et poivrière	94
1241	Album Photos	40
1243	Crochets à serviettes	24
1270	Cadre photo	48
1314	Pese personne	64
1363	Bougies "anniversaire"	83

1372	Presse-Fruits	22
1425	Télévision LCD avec lecteur DVD	1
1486	Verrines	34
1493	paire de gant	99
1538	Set de couteaux de Cuisine	39
1565	Eplucheur	25
1653	Clip photo	93
1709	Cadre photo	55
1745	Tirre bouchon	78
1768	Minuterie "cochon""	17
1772	Pot à miel	91
1788	Couteaux de cuisine	29
1801	Poivrière électrique	5
1813	Cadres	66
1863	Stylo à gel à paillette	35
1868	Set Tefal Ingénio	2
1898	Service à thé	87
1911	Masque creme hydro végétale "Yves Rocher"	81
1929	Panier	46
1948	Trompette party	71
2035	Boite de rangement	36
2048	Adiucissant	70
2103	Poubelle	62
2187	Boites frigo	47
2200	Four micro onde	32
2207	Box	67
2211	Poncho pluie Enfant	86
2261	Sac	30
2275	paire de chausette	100
2303	Verrines	42
2323	Station Météo	18
2375	Seche Cheveux	11
2413	Croque Monsieur	9
2469	Cutter	6
2476	Ciseaux	16
2594	Set de couverts	10
2594	Petit Sac	38
2630	Protection solaire "Loréal"	85
2647	2sets de table + 2 serviettes	75
2740	Photophore	57
2750	Tirre bouchon	76
2775	Cadres Photos	41
2792	Bougie	58
2896	Decoration de Noel à peindre	74
2927	Gratoire voiture	88
2929	bougies "pomme de pin"	98
2933	Cadre photo	56

Les lots sont à retirer au bureau
des instructeurs au dépôt de Liège Guillemins

Petit retour en arrière: Photo de l'équipe de foot des conducteur de Liège lors d'un match à Ostende le 1 juin 1985

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								

Sudoku

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

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

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

Chapitre VII

La formation de conducteur

Entre ma passion toujours aussi vive pour la conduite des locomotives et mon attachement pour le sport, il me fallait choisir. Tout bien pesé, ce fut la première activité qui l'emporta nettement d'autant qu'il m'aurait toujours été possible de changer si cela était nécessaire.

De plus en plus, je regrettais d'être venu à Laroche car les candidats à la conduite les plus anciens étaient prioritaires. De surcroît, ils ne se décidaient que tardivement à tenter leur chance pour la conduite en premier et emplissaient des sessions, ce qui me retardait d'autant. Mais il y avait surtout ceux de Villeneuve ou de Paris qui se faisaient nommer à Laroche, ce qui était leur droit. Les arguments avancés étaient le prix du logement, beaucoup moins élevé, et l'accès à la propriété très abordable. La différence de salaire à la S.N.C.F., entre Paris et la province, était peu significative. Enfin, ce fut mon tour de passer l'examen d'élève conducteur ; je le réussis bien.

Du temps de la traction à vapeur, la formation se faisait sur le tas. Les jeunes roulants commençaient par la fonction de chauffeur dont la tâche consistait à alimenter le foyer en charbon à l'aide d'une pelle. Le summum, pour un train de voyageurs rapide et lourd, consistait à superposer de minces couches de « menu » qui devaient brûler rapidement, presque instantanément, produisant une grande quantité de chaleur, laquelle transformait le plus faible volume d'eau possible en vapeur. Comme un forcené, le chauffeur devait sans cesse apporter ce charbon et veiller à alimenter la réserve d'eau, laquelle ne devait jamais être inférieure à un niveau convenu, si non on risquait de détériorer le ciel du foyer qui, sans eau, pouvait se déchirer, avec des conséquences très graves (explosion, brûlures). À ce propos, notre chef de traction formateur nous raconta l'histoire du mécanicien et surtout du chauffeur qui, dans une rampe, trouvèrent que le niveau d'eau était suffisant. Mais aussitôt que la machine eût basculé dans la pente, le niveau s'inversa et le ciel du foyer, chauffé à blanc fut couvert d'eau se déchira et explosa. Tout le corps de chaudière fut projeté au loin. Cela fit deux morts, deux agents du dépôt d'Ambérieu. Mais, normalement, l'impitoyable plomb fusible veillait et, si l'eau manquait, le fusible fondait et dégageait un trou par lequel l'eau et la vapeur s'engouffraient pour éteindre automatiquement le feu. Le mécanicien, l'œil rivé sur la voie et attentif aux signaux dont il connaissait l'emplacement par cœur, surveillait aussi les cadrans de pression, les niveaux d'eau et intervenait si la situation l'imposait pour aider son chauffeur. Le parcours d'un train de voyageurs, sur une ligne difficile comme Laroche - Dijon ne pouvait guère durer plus de deux heures car le servant, véritable athlète, se fatiguait, et la machine ne pouvait plus engloutir de charbon sans être encrassée par ce redoutable mâchefer qu'il fallait briser, repoussé sur les bords du foyer pour éviter qu'il étouffe le feu. Les locomotives d'après-guerre devenaient de plus en plus puissantes et il fallut doter ces engins d'un stoker, ensemble constitué d'une vis sans fin et de distributeurs à jets de vapeur, pour envoyer le charbon, à partir d'une table de distribution, avec précision et sans fatigue.

Ces aspirants à la conduite en premier observaient le mécanicien et, progressivement, « prenaient le manche ». Tous devenaient capables de conduire et de réaliser les opérations comme la préparation, le garage, mais ne pouvaient dépanner ou diagnostiquer un incident technique, sauf s'ils avaient auparavant été affectés dans des équipes sédentaires de maintenance. Et surtout, ils n'auraient pu intervenir en cas d'incident en ligne. Pour *ce*la, il était nécessaire d'entreprendre l'étude des règlements, ce qui était une autre histoire. Le contenu des procédures se trouvait dans deux reliures appelées le « quatre » et « le six centimètres ». Dans la première, on trouvait, outre le règlement des signaux, les règles de comportement du mécanicien, y compris l'imbuvable instruction sur la composition des trains (I.C.T.) conçue pour la traction à vapeur, avec sa kyrielle

. d'annexes qui tenaient compte des progrès apportés par la traction électrique. Ah ! L'article 30 et les suivants ! La réforme de cette instruction était urgente, et elle paraîtra, en effet, quelque quinze années plus tard ! Il fallait disséquer, étudier ce code du rail. C'est un peu comme si l'on vous demandait de prendre le code de la route et d'en démêler les articles. Pour nous, il s'agissait d'apprendre par cœur les principales instructions réglementaires et, pour affronter l'examen, connaître les manies des examinateurs.

La fonction de chauffeur (ou d'aide-conducteur sur les locomotives électriques ou diesel), disparaissant, remplacée par des systèmes automatiques, la direction du transport dut créer pour les conducteurs en premier, une formation adaptée à cette nouvelle situation.

En attendant celle-ci, vers 1960, un jeune chef de traction de Laroche, Fernand Falcon, eut l'heureuse idée de former les futurs conducteurs. Notre bon Fernand, à qui je rends ici hommage, trouva que l'aide de Paris tardait à venir et imagina des situations que les aspirants à la conduite devaient résoudre avec l'aide des documents existants. Il réunissait périodiquement ces jeunes ou corrigeait leurs devoirs écrits, le tout, bénévolement. Hélas, cette initiative, qui avait donné d'excellents résultats, déplut aux dirigeants qui prièrent ce bon samaritain de s'occuper de ses propres affaires. Bien entendu, je ne pus bénéficier de cette organisation et il me fallut, comme auparavant, étudier en apprenant par cœur certains textes, notamment le « titre 1 signaux », puis en glanant les cours que Fernand avait élaborés. La modernisation des installations fixes et des matériels roulants, la nécessité d'unifier les réglementations des réseaux issus des anciennes compagnies, rendaient urgente la refonte du règlement, ralentie par l'esprit conservateur des dirigeants des réseaux. La création de ces nouveaux documents n'était pas aisée. Un chef de traction de Laroche, Pierre Tachot, avait été appelé à Paris pour participer à ce travail. Il me racontait les heures passées sur une phrase ou un chapitre. Les documents de formation et la méthode pédagogique se structurèrent, mais là aussi lentement.

Les incidents, à cause du matériel vétuste, étaient fréquents. Un jour, un conducteur de Laroche, venant de Paris, eut une rupture de l'attelage entre la locomotive et la première voiture. Ne pouvant rétablir la conduite de frein, il calcula le freinage restant (locomotive et fourgon gardé par le contrôleur) et se rendit à faible vitesse à la première gare. Cet incident, rarissime durant la carrière d'un mécanicien, nécessitait la lecture sur le tas de plusieurs articles touffus du règlement, alors qu'il avait les mains salies par le cambouis et que les voyageurs s'impatientaient. Fouillant dans leur bureau, les spécialistes de la région répondirent trois semaines plus tard que notre mécanicien avait mal agi et aurait dû attendre les secours sur place. Néanmoins, eu égard à son comportement prudent, et n'ayant pas engagé la sécurité, il était recommandé de ne pas le sanctionner.

Pour se reposer un peu du difficile bouquin - le « quatre centimètres » - qui nous plongeait tout à coup dans le langage obscur de la législation, on avait alors le loisir de se plonger dans le « six centimètres » qui, beaucoup plus technique était de notre domaine, mais moins indispensable pour l'examen. En outre, l'étude de la partie mécanique et les schémas électriques de deux locomotives nous occupèrent pas mal de temps.

Il ne suffisait pas d'avoir passé avec succès l'examen psychotechnique (qui consiste à tourner des manivelles dans le sens

inverse des machines-outils, puis à réagir à certains sons que l'on a codifiés, d'être bon à la visite médicale d'aptitude et surtout de lire le bouquin « chinois » pour s'assurer que l'on est pas daltonien. Il fallait également le feu vert de son chef direct, sans oublier le sacro-saint tableau d'avancement, ce système accordéon qui n'est jamais en phase avec les besoins. Trop de candidats, c'est faire antichambre et être démotivé. Pas assez, c'est la formation rapide, avec un contrôle qui semble allégé. Il vaut mieux se trouver dans le deuxième lot !

L'école commença tout de même, à Paris, avec près de quarante candidats, attablés comme des écoliers en rangs d'oignon. L'Ile était animée par un tout nouveau et jeune chef de traction, Raymond

Berrod. Un peu déçu de ne pas avoir son réputé prédécesseur, je fus tout de suite conquis par l'extraordinaire pédagogie de Raymond, comme je me permets de l'appeler toujours respectueusement maintenant. Pendant des semaines, seul, je m'escrimai à déchiffrer les schémas de commande des circuits électriques des locomotives. Là, sous nos yeux en quelques minutes, tout était expliqué clairement donc assimilé avec une indicible satisfaction.

Le soir, nous révisions dans le grand dortoir que la direction mettait à notre disposition dans le vieux foyer Tl ; nous allions même pratiquer sous la rotonde nord ce que l'on avait appris dans la journée. Mes deux copains, les Bébert, tenaient à pratiquer la mise en service de la commande manuelle de traction sur une BB 9200. Bien entendu, une fois l'opération terminée et bien comprise, nous rétablîmes, la locomotive dans sa fonction normale. Mais, après un essai, elle ne fonctionnait plus. Que faire ? Aller piteusement au bureau du dépôt et avouer notre histoire ? C'eût été la catastrophe, se faire traiter de jeunes bons à rien, avec rapport au patron et interdiction de toucher aux locomotives puisque, officiellement, nous n'avions pas le droit d'intervenir seuls. Enfin je trouvai la solution. À l'époque, il y avait encore un service de dépannage en service de nuit et, je connaissais l'agent qui était un copain d'école. Lui ayant raconté notre mésaventure, il nous invita à recommencer à zéro. C'est-à-dire : disposer les appareils en commande manuelle puis les replacer en situation normale en faisant très attention. Cette méthode fut évidente.

La dernière semaine fut consacrée à approfondir les situations les plus difficiles ou à celles demandées par des élèves.

Quant à la nouvelle formation, elle se faisait en groupes d'une douzaine d'agents. Ce qui était nouveau, c'était la méthode appelée méthode de la participation. On remettait aux candidats une sélection de documents et de procédures finement découpés. Puis on leur apprenait à analyser les textes, écrits en langage réglementaire, pour les transformer en langage expressif, pragmatique. On les classait en trois catégories. D'abord, ceux qui nécessitaient des actions réflexes : présentation d'un signal d'avertissement ; le texte était : « Le mécanicien doit être en mesure de s'arrêter ... », il fallait traduire en employant la première personne : « Je freine, j'appuie sur le bouton d'acquittement,... ». Restait à voir les actions qui demandaient réflexion et enfin celles qui prescrivaient de s'arrêter pour consulter un document. On trouvait aussi dans les textes réglementaires des phrases qui n'étaient que des informations. Tous les mois, le groupe était en réunion périodique, testé ; puis aidé et était engagé, si les candidats avaient étudié et retenu le volume demandé, à entamer une autre partie du contenu appelé « savoir du métier ». Entre ces réunions, chacun reprenait un service d'aide conducteur, ce qui lui permettait de concrétiser l'étude sur le tas. Cette formation durait huit mois environ.

À cet instant, l'ancienne formation et la nouvelle reprenaient une suite identique. Les agents étaient réunis pour un mois, afin de suivre un complément de réglementation, sous la direction d'un chef de traction. Un stage pratique d'un mois avec un mécanicien sélectionné, permettait au stagiaire d'acquérir le savoir-faire de son futur métier.

J'avais pu choisir mon moniteur, le réputé Robert Boivin, alias

Robi, qui allait me supporter pendant un mois.

Nous allions conduire le train n° 1901, Paris-Briançon. C'était i 1 train de nuit à vitesse-limite 140 km/h, comme la plupart des trains de voyageurs circulant à cette époque. Jusqu'alors, je n'avais eu à conduire que des trains de marchandises à 60 km/h ou inversement des messageries à 100 km/h. Piloter un train de voyageurs me rendait un peu fébrile -, mais serais-je vraiment aux commandes ... Notre train nous fut confié avec dix minutes de retard. Une minute d'arrêt ; nous n'avions pas le temps de nous installer que Robi me dit : « Allez, vas y ! » Ça y était, la grande aventure commençait pour moi. Je pris en main le gros robinet H7A de la **BB** 9200 que je plaçai sur la position 1 en plein à gauche, dans un assourdissant vacarme de pression d'air qui Filait vers la conduite générale, bientôt suivi du ronflement des compresseurs. Robi, qui surveillait tous mes gestes, m'annonça de là : « Départ »... La pression aux cylindres de freins arrivait à peine à zéro que Robi me rappela à l'ordre : « Allez, démarre. On a plus de

douze minutes de retard, il y a de l'argent à gagner ! » En effet, chaque minute regagnée sur le temps perdu est rétribuée, ce qui, ajouté aux diverses primes mérite qu'on roule « au trait », c'est-à-dire à la vitesse maximum autorisée, qu'on fasse des démarrages sur les chapeaux de roue et qu'on freine avec la main lourde ou à la parisienne. De plus, conduire au trait est passionnant surtout la nuit ; cela rompt avec la monotonie des horaires détendus.

Je passai le premier cran du rhéostat de démarrage appelé J.H. sur cette machine, pour tendre l'attelage entre la locomotive et le train et ainsi éviter un à-coup préjudiciable au confort des voyageurs , puis j'ajoutai rapidement une série de cinq ou six crans au JH pour installer à la jante une force de décollage suffisante pour ébranler le train. La lecture de l'ampèremètre dont l'aiguille chute lentement, m'indiqua que le train avait bien suivi

aussi fis-je engloutir aux quatre moteurs de la machine, sans qu'elle patine, le maximum d'intensité, et, je passai sans mollir tous les crans jusqu'à la fin du couplage série-parallèle ; puis quelques crans de shuntage pour donner un peu plus de vitesse avant de passer au couplage parallèle dont j'abattis tous les crans aussi vite que les moteurs puissent les avaler. La 9200 rugit et subit encore les fameux crans de shuntage qui la fit se surpasser ; elle arracha en hurlant ses 750 tonnes et déjà nous traversions Brienon à 140 km/h. Je me dis que ça filait pas mal et, derrière nous, il y avait trois ou quatre-cents voyageurs, peut-être plus, qui dormaient. Je me sentis investi d'une sacrée responsabilité ! Tonnerre traversée en trombe ; puis le pont du Petit-Béru et là, la ligne, après m'avoir offert quarante kilomètres de plat, rencontre une légère rampe que la 9200 avala sans broncher. Mais après le sommet de cette petite rampe, cela redescend et notre machine s'apprêtait, libérée de la pesanteur, à dépasser la vitesse autorisée. Alors Robi aux aguets me cria : « Coupe, on va bouffer le trait ! Et comme la machine est d'Avignon, ils ne vont pas nous louper ! » Il sous-entendait que les vérificateurs des bandes graphiques du dépôt d'Avignon justifiaient leur emploi et ne manqueraient pas, eux, de la région Méditerranée,

de signaler un gars inconnu du Sud-est ! Connaissant bien cette portion de ligne pour l'avoir parcourue de nombreuses fois en tête de trains de marchandises, je fis une belle marche, avec un arrêt bien ajusté à Dijon. Et Robi m'annonça : « C'est bien, on est à l'heure. »

J'appréciais beaucoup Robi, très bon technicien, qui m'enseigna une méthode longue mais infaillible : sur un petit carton, vous inscrivez une question possible pour l'examen. Et la réponse est au verso. Lorsque vous avez répertorié toutes les questions plausibles, cela vous donne un fameux paquet de cartes que vous pouvez battre et tirer au hasard ; vous répondez mentalement et, si vous séchez, la réponse est au dos. Cette méthode demande un important travail ; mais elle m'a valu un sans-faute au redoutable examen oral. Il me revient qu'un délégué syndical assistait à l'examen ; à l'époque il se plaçait du même côté de la table que le candidat, en face de l'ingénieur et de l'inspecteur qui interrogeaient. Ce délégué dont les pieds ne pouvaient être vus que du candidat, balançait son pied verticalement si tout allait bien ; si votre réponse foirait, il balançait son pied de droite à gauche ...Il fallait alors redresser le tir ! Mais j'étais tellement affûté que je lie me préoccupais plus alors du délégué. J'eus les félicitations de l'ingénieur et, Robi, à qui je faisais part de la nouvelle me répondit : « T'as eu les félicitations ? C'est rare, mais ça ne m'étonne pas de toi. »

.l'avais donc l'examen en poche et je voyais encore des étrangers, plus jeunes que moi, se faire nommer à Laroche. Alors, je rongeai mon frein en attendant le droit de conduire seul. Quelques mois encore pendant lesquels je roulais comme aide, mais, les conducteurs, sachant que j'avais l'examen me laissaient conduire, ce qui me permit, dès mon premier train d'être à l'aise comme un vieux routier.

Après l'examen en trois parties (écrit, oral et pratique) dont la réussite donnait au postulant le grade d'élève-conducteur, la carrière se déroulait progressivement, ponctuée par la connaissance d'engins nouveaux et de lignes.

Je me souviens bien de ce premier train. Je venais de recevoir tous les sacrements et j'arborais enfin le sac, la

lampe et tous les documents qui me faisaient entrer dans la caste que j'avais tant espérée. J'étais chez moi, à la disposition du service, quand, par téléphone, on me demanda de venir le plus rapidement possible : un train m'attendait en gare. Le chef de réserve, Gilbert Coquet m'attendait et me remit les bulletins de traction. Il souriait avec bienveillance car il savait que c'était mon premier train. À peine avais-je parcouru deux kilomètres avec ma CC 7100, qu'une Coupure de courant me signifia l'ordre d'arrêter. C'était l'inévitable bâche flottante, mal fixée, dont on couvrait les vieux wagons tombereaux. Elle flottait et, avec la vitesse, risquait de blesser le voyageur imprudent qui, passant la tête par la fenêtre pouvait recevoir un violent coup... Au train du retour, j'eus ce plaisir unique de remorquer un train de 1400 tonnes de charbon avec deux BB 1/80 en unités multiples. Ces fameuses petites machines des années 1920 ne patinaient pratiquement jamais, à cause de leur faible puissance. Elles grimpèrent, toutes les deux, la rampe de Blaisy en ronronnant comme une vieille rame de métro Sprague.

Comme j'avais débuté au service de conduite à Lyon, j'avais acquis rapidement une bonne connaissance de cette ligne, ce qui me valut de faire de nombreuses courses avec les trains de messageries qui filaient à 100 km/h.

Lors d'un retour de Lyon, on attela, devant la locomotive de mon train, une nouvelle machine BB 9400. Ces horribles petites machines auraient pu être des merveilles si elles avaient été vraiment étudiées. C'était une locomotive légère, avec ses 59 tonnes. Mon moniteur, Robi, qui avait été conducteur d'essai, fut amené à la tester avec les constructeurs. Il m'expliqua :

Cette machine comportait seulement deux moteurs. Le démarrage s'effectuait au couplage parallèle avec des inducteurs pour atténuer la puissance des 1500 volts appliqués au démarrage. Ces machines étaient très bruyantes. Il aura fallu attendre les années 80 pour que certaines d'entre elles fussent enfin insonorisées. Ayant souvent roulé sur ces engins, j'ai dû y laisser mes tympans accrochés aux pales de leurs ventilateurs. Pour l'entreprise, cet outil développait une puissance insuffisante pour les services qu'on lui demandait,

(Trains lourds de fret et trains rapides de voyageurs).

Cette machine que l'on ajouta à mon train pour rodage et certification, était équipée de deux mécaniciens en bleus de travail ... À Fleurville-Pont-de-Vaux, nous fûmes déviés sur une voie de garage, pour laisser passer un train plus rapide que le nôtre. Je ne sais ce qui se produisit, étant en deuxième position, mais il y eut une rupture d'attelage. Nous allâmes tous trois reconnaître l'anomalie. L'incident fut rapidement réglé en utilisant la manille de l'autre véhicule. Mais, il nous incombait de rapporter la pièce rompue, à des fins d'expertise. Et si aucune fissure ancienne n'apparaissait, c'est le mécanicien qui était déclaré

Responsable pour sa maladresse ! Comme il n'y avait pas de temps perdu, je pris la décision de jeter la manille cassée dans le fossé ! Chacun remonta dans sa locomotive l'un des mécaniciens revint discrètement vers moi et me dit « Tu sais, l'habit ne fait pas le moine ; l'autre c'est un chef ; t'aurais dû le laisser se démerder ! ». Voilà une anecdote qui illustre bien les relations entre les agents de conduite et leurs chefs. Si l'un d'eux veut aller sur le tas, il doit avoir une bonne expérience et une grande compétence ; pour être plus à l'aise, il est indispensable d'avoir un don du commandement comme le chef Collin d'Etienne Cattin décrit dans *Les Dévorants.* Dans le cas contraire, il est préférable de rester dans son bureau et de gouverner comme le chef d'escale dont parle Saint-Exupéry dans *Vol de nuit,* c'est-à- dire, en punissant à tour de bras pour soumettre ses subordonnés. Mais cette méthode a maintenant ses limites.

Il arrivait aux jeunes élèves conducteurs de conduire ce train omnibus Laroche Dijon, remorqué par une BB 8100 limitée à la vitesse de 105 km/h. Il était composé de vieilles voitures Bréhat, dotées du freinage par triples valves dont on ne pouvait moduler le desserrage. Cela secouait inconfortablement les voyageurs. .l'ai essayé avec succès une méthode qui consistait à serrer comme prévu au règlement ; mais mon truc, c'était de desserrer complètement les freins à l'intuition, alors que le train roulait encore, ce qui permettait d'obtenir un arrêt desserré sans secousse. Avec un train court, je trouvais cela assez facile ; mais, il n'était pas question de le faire devant un chef qui aurait fait référence au règlement et aurait ordonné de continuer à secouer réglementairement les

A suivre...

Le journal Samedi Express de Granby qui a relevé quelques citations plutôt amusantes et déformées venant d'un analyste de la télévision, ancien instructeur du Canadien de Montréal.

- Ils n'y sont pas allés avec le dos de la main morte...
- Il ne faut pas lancer la serviette avant de l'avoir tuée...
- Il ne faut pas mordre le nain qui nous nourrit...
- Il s'est mis le doigt dans l'œil jusqu'aux couilles...
- Il est temps que les joueurs se redressent les coudes...
- Il est arrivé comme un cheval sur la soupe...
-Il a coulé beaucoup d'encre sur les ponts depuis...
- C'est la goutte d'eau qui a mis le feu aux poudres !

Toutes nos félicitations à Eric Claassen et Philippe Meulders, ainsi que leurs épouses pour la naissance de leurs petits bouts.

SOLUTIONS AUX JEUX

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

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