

A.S.B.L.

AMICALE DES

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

P705008

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

PERIODIQUE TRIMESTRIEL - MARS 2010 - N°112 - LIEGE X



Planning de l'année 2011

<u>Date</u>	<u>Activité</u>	<u>Lieu</u>
Samedi 12 Mars 2011	Repas de retrouvaille	« Au Normandie » Sprimont
Samedi 16 Avril 2011	Excursion	SOS Planète Liège Guillemins
Samedi 07 Mai 2011	Excursion	Bokrijk
Samedi 6 Août 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

www.cteliege.be - amicalefly@hotmail.com cotisation annuelle de 13€ au compte BE76001150613895 - IBAN GEBABEBB



C'est avec un conseil d'administration quelque peu rajeuni que nous voilà repartis pour 4 années au cours desquelles nous nous efforcerons de vous concocter des activités attrayantes et accessibles à tous.

L'organisation de ces diverses rencontres engendre forcément des dépenses que nous comblons partiellement grâce aux cotisations de nos membres fidèles.

C'est pour cette raison que nous nous permettons d'insister afin que chacun s'acquitte de cette noble tâche car, pour profiter des avantages que l'amicale peut offrir, il est impératif d'être en règle de cotisation .

En espérant que les retardataires prendront bonne note, nous vous fixons rendez-vous le 7 mai prochain pour une journée de détente à Bokrijk.

Jean MARENNE

Tchécoslovaquie

« 387 DES CSD »

Née le 28 octobre 1918, la République tchécoslovaque se met au travail pour constituer son réseau ferré à partir des restes du réseau austro-hongrois dont elle faisait partie jusque-là. De plus, elle met à l'étude des locomotives modernes, comme cette Pacifie 387, l'une des meilleures d'Europe à l'époque et, sans nul doute, l'une des mieux dessinées.

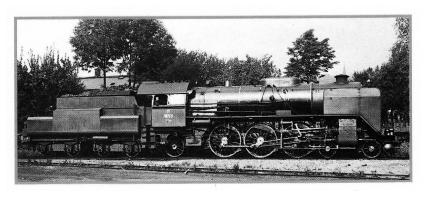
L'héritage austrohongrois

Les 13 248 km de lignes héritées de l'Empire austro-hongrois ne sont pas de la meilleure qualité. En effet, si l'on en croit un article de l'ingénieur tchèque Paul Koller, paru à l'époque dans la Revue générale des Chemins de fer, l'Empire avait négligé les réseaux des provinces tchécoslovaques. Et il faut encore réorganiser le réseau en fonction des frontières du nouveau pays et de ses axes économiques, remodeler le réseau, instaurer un trafic international sur de nouvelles bases, pallier le manque de charbon (qui comporte jusqu'à 30 % de pierres et de débris argileux!) et de matériel roulant en tout genre. Il faut aussi assurer une connexion entre Prague et Bratislava, capitale de la Slovaquie et port danubien le plus important de la jeune république, et faire d'une succession de lignes locales à voie unique une grande ligne nationale à double voie. Il faut construire intégralement 15 nouvelles lignes totalisant 558 km et mettre à double voie 16 % des lignes existantes.

La guerre ne laisse que 2974 locomotives en état de marche:

le parc austro-hongrois en comprenait plus de 4000 pour le pays. Les alliés ajoutent 92 locomotives, et la Tchécoslovaquie parvient à en acheter 500 autres, ce qui permet de

redémarrer le réseau. Les voitures et wagons sont au nombre de 54 519, alors qu'il y en avait plus de 125 000 avant guerre: là aussi, un gros effort doit être entrepris.



Ci-dessus, la 387N'019, dont on peut admirer la ligne très étudiée. Le tender trahit une nette influence autrichienne.

Le réveil de l'Europe centrale Après 1918, les nouveaux pays de l'Europe centrale réalisent qu'ils disposent d'un parc de locomotives techniquement dépassées et anciennes. Les chemins de fer roumains, par exemple, perfectionnent, en 1922, des Pacifie construites en 1911 par Maffei à Munich, tandis que les chemins de fer polonais construisent, également en 1922, des locomotives type 230, série OK-22, à partir des P allemandes dont les dimensions sont modifiées. contre, le réseau tchécoslovaque, fort d'une tradition industrielle sans doute plus performante dans le pays, n'hésite pas intégralement des locomotives nouvelles au lieu de commander des locomotives aux pays d'Europe occidentale ou de transformer des modèles anciens.

La série des 387

Elles sont construites par la Skoda en 1925, une entreprise ancienne et renommée qui se fera aussi connaître pour ses véhicules routiers. Le parc de locomotives série 387 s'élève à 43 exemplaires. La ligne est très moderne, avec de grands

écrans placés hauts et une chaudière haute, tandis que la cabine à pans inclinés ne manque pas d'évoquer les toutes récentes locomotives allemandes contemporaines.

L'influence allemande, toutefois, ne se limite pas à ces aspects extérieurs. Le moteur de la locomotive est à 3 cylindres simple expansion, selon la pratique allemande qui, même pour les machines de vitesse, refuse le compountage: les craintes de surcoûts en entretien provenant de la complexité du mécanisme et de la nécessité d'adapter le personnel à une conduite nouvelle et différente sont à l'origine de cette réticence. Ces belles et excellentes machines rouleront jusque durant les années 1960, chassées alors par l'électrification du réseau tchécoslovaque.

Caractéristiques techniques

Type: 231

Moteur: 3 cylindres simple expansion

Cylindres: 525 x 680 mm

Diamètre des roues motrices: 1900 mm

Pression de la chaudière: 13 kg/cm~ Surface de la grille du foyer: 4,8 m-'

Masse: 90 t

Vitesse: 130 km/h



Suspense, aventure, mystère... Bokrijk est le décor rêvé pour s'évader dans un autre monde, un monde séculaire.



C'est donc une destination fantastique pour une journée d'évasion. Nous nous plongerons dans la campagne flamande pour un voyage à travers cinq siècles d'histoire. Grâce à l'enthousiasme des animateurs et au charisme des guides, nous profiterez pleinement du passé et

de cette journée passée ensemble. Dépaysement assuré.

Le domaine de Bokrijk ne manque pas d'atouts : une gigantesque plaine de jeux, des bois verdoyants, une offre « horses » elléchente un pare d'aventures palaitent etc.

une offre « horeca » alléchante, un parc d'aventures palpitant, etc. Et l'assurance d'une journée de détente à l'occasion de notre

excursion de groupe.

Partez sur les traces des lutins,

avec vos enfants qui n'en croiront pas leurs yeux ni leurs oreilles. Accompagné par un guide, votre groupe partira à la recherche de ces lutins mystérieux. En cours de route, des histoires, des jeux et des missions réjouiront les jeunes et les moins jeunes.

Vous préférez vous affronter lors d'épreuves de connaissances

et d'épreuves actives comme autrefois?

Dans ce cas, votre groupe appréciera le

duel à Bokrijk : scier du bois pour le poêle, enfoncer des clous, reconnaître l'odeur de puissantes plantes thérapeutiques, grimper à un mât, faire du pain, etc. Des tâches anciennes se mueront soudain en défis passionnants.

En compagnie d'un guide, l'habitat d'antan vous propose de découvrir la vie de trois familles en 1911, comme si vous étiez caché(e)



sur le plateau d'une docu-fiction sur le passé. « Un jour de la vie de » vous permet de participer à

la vie quotidienne d'un ancien village de Campine. Passionnant pour les enfants, instructif pour les adultes. Ce programme convient également aux personnes à mobilité réduite.

Le nouvel atelier fauconnerie propose d'observer un fauconnier professionnel qui vous montrera comment soigner et dresser les oiseaux de proie. Les jeunes analyseront l'alimentation de l'oiseau à partir de déjections et rempliront un sac de fauconnier.





Nous embarquerons à bord du train à Liège Guillemins à 7h53 pour Landen ou là, nous changerons de train pour Bokrijk où nous arriverons à 9h13.



Nous vous proposons donc la promenade confort. Après un petit café, nous visionnerons un film introductif sur Bokrijk, tout le monde embarquera à bord de la navette du domaine. Celle-ci nous emmènera dans les plus beaux endroits du Musée en plein air. L'occasion unique de découvrir d'anciens artisanats ainsi qu'une collection de charrettes anciennes.

Nous dinerons après la visite au Sint-Gummarus

Auberge chaleureuse proche de la place du village de Campine, disposant d'une salle spacieuse et d'une grande terrasse conviviale. Cet établissement propose des plats de la région tels que des plats campagnards, des carbonades flamandes et des biscuits au sarrasin. Cette auberge vient de Lierre.





<u>Au menu:</u> (sauf changement)
potage aux tomates,
pot-au-feu à la flamande, frites et compote,
gâteau glacé

Et l'après midi libre pour visiter domaine, profiter des activités et plaines de jeux.





Nous reprendrons le train à Bokrijk à 18h47 et après de nouveau un changement à Landen, nous serons de retour à Liège à 20h07.



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

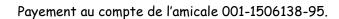
Pour les adultes membres en règle de cotisation la participation est de 25 €.

Pour les adultes non membres la participation est de 32 €.

Pour les enfants (de moins de 12 ans) est la participation de 20 €.

Les inscriptions doivent nous parvenir avant le 22 avril, soit :

- Dans la boîte aux lettres de l'amicale au local des conducteurs de Liège.
- Chez Yvette PONS Impasse des Botteresses,2
 4340 AWANS
- Par téléphone au 0476/30.60.51 (Yvette PONS après 17H).
- Par mail à amicalefly@hotmail.com.





Q,
×
01

Bulletin de participation pour L'excursion du samedi 7 mai 2011. **** BOKRIJK ****

Bulletin à faire parvenir au secrétariat avant le 20 avril 2011.

Je soussignédésire participer à l'excursion du 7 mai 2011.

Adultes membres		X	25€		=€
Adultes non membres		X	32€		=€
Enfants		X	20€		=€
	TOTAL			=€	

Inscriptions:

Que je verse au compte BE76001-1506138-95 de l'amicale.

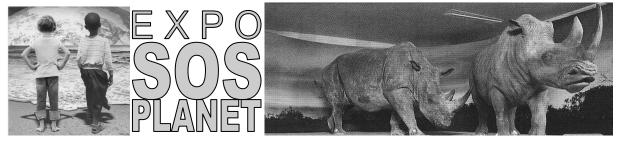
Signature



Par vos marques d'affection et d'amitié dans les moments douloureux qui sont les nôtres après le décès d' Aimé BROOZE

vous avez su nous témoigner un grand réconfort et nous vous en remercions très chaleureusement.

Bulletin de participation à L'excursion du 7 mai 2011 « Visite de Bokrijk ».



Nous vous invitons cette année à une sortie supplémentaire, le samedi 18 avril à 14h30, profitons du rendez vous universel sur la nature qui se tient à Liège-Guillemins.

Un parcours exaltant en 4 volets:

OBSERVER la planète, sa beauté, son passé, ses civilisations éphémères, son climat perturbé. S'ALARMER devant les menaces qui pèsent sur l'eau, l'alimentation, la santé, les écosystèmes. REFLECHIR aux mécanismes des changements climatiques, aux causes du réchauffement, aux responsabilités

AGIR par de nouveaux comportements, de nouvelles technologies et des changements structurels

Une scénographie spectaculaire sur 6000m²:

Une technologie de pointe: pour la première fois en exposition des films d'animation 3D et en première mondiale l'utilisation de téléviseur en 3D sans lunettes.

Des décors impressionnants: un tunnel de glace réfrigéré en ruissellement, la banquise mouvante en cours de dislocation, le sol craquelé d'une rivière asséchée, l'ambiance humide d'une maison presque inondée....

Un parcours pour les enfants sous le signe de la BD: Des explications adaptées aux enfants sous forme de vignettes de BD guideront les jeunes visiteurs tout au long du parcours.

Inscription par Yvette, via les coordonnées de la page précédente:

Bulletin de participation pour L'excursion du samedi 16 avril 2011.

« SOS PLANET »

Bulletin à faire parvenir au secrétariat avant le 8 avril 2011.

Adultes membres	X	5€		=€
Adultes non membres	X	7€		=€
Enfants (0 à 6 ans)	X	0€		=€
		T	DTAL	=€

Je soussignédésire participer à l'excursion du 16 avril 2011.

Inscriptions:

Que je verse au compte BE76001-1506138-95 de l'amicale.

Signature

Le petit mot du secrétariat

Cette année nous vous proposons deux sorties printanières "SOS planet" et Bokrijk, nous espérons vous y voir nombreux.

Pour les adeptes d'internet, vous pouvez me faire parvenir votre adresse mail, via notre compte 'amicalefly@hotmail.com", cela vous permettera d'avoir le périodique en couleur, et d'autres infos.

Le secrétariat

Nous avons appris le décès :



Du papa de notre ami et collègue Jean Marie Calbert. Du papa de notre ancien collègue Louis Brooze. De la maman de notre ancien collègue Roger Vincent. De notre ancien collègue Edmond Dozo

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

Le Comité

Bulletin de participation à L'excursion du 16 avril 2011 « Visite de SOS Planète ».

RIONS UN PEU

A l'hôpital, c'est l'heure de la visite.

Le grand patron dit au malade:

- Je suis désolé, mais vous n'avez plus que 2 mois à vivre.

Et l'autre de répondre:

- Je peux avoir Juillet-Août?



Dans le train Liège-Bruxelles, un passager lève le nez de son journal pour entamer une conversation avec son voisin:

- C'est terrible quand on y pense: à chacune de mes respirations, un homme meurt dans le monde!
- Essayez donc de mâcher des chewing-gum à la chlorophylle!...



Un jeune inspecteur des impôts est envoyé pour un contrôle fiscal à la grande synagogue de Paris. Impitoyable, il pose de nombreuses questions au Rabbin:

- Et que faites-vous des restes de cire et de bougies?
- Nous les renvoyons à notre fournisseur qui, une fois l'an, nous offre un paquet de bougies.
- Et les restes de bagels, toutes ces miettes, qu'en faites-vous?
- Mais, la même chose, nous les expédions à notre boulanger et, une fois l'an, il nous donne gratuitement un paquet supplémentaire.

Moqueur, l'inspecteur ajoute: "Et ce qui reste des circoncisions... toutes ces petites peaux... qu'en faites-vous?

Placide, le rabbin répond:

- Mais, comme pour le reste, nous les envoyons au Centre national des Impôts et, une fois l'an, ils nous envoient une tête de gland...



Un type passe la soirée au café.

Il est tellement torché qu'il se casse la gueule et, dans la foulée, décide de rentrer chez lui. Il essaie de se lever, mais se recasse la gueule, alors il rampe sur le trottoir et, péniblement, se traîne jusque chez lui.

Là, il grimpe les escaliers sur le ventre, réussit à ouvrir sa porte et finit par ramper jusqu'à sa chambre, se couche et, miracle, ne réveille pas sa femme.

Le lendemain matin, celle-ci le secoue et lui dit :

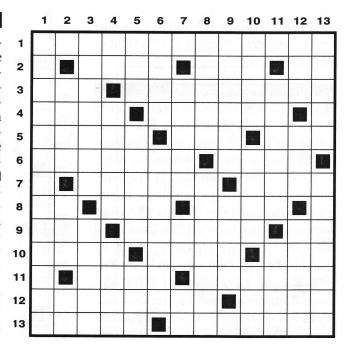
- Ho, ho !!! T'étais où hier soir?
- Ben, ici. J'ai regardé la télé un peu tard, puis je suis venu me coucher.
- Non, mais tu te fous de ma gueule? T'étais au troquet, hein? Ne mens pas, ils ont appelé ce matin pour dire que t'avais oublié ton fauteuil roulant là-bas!

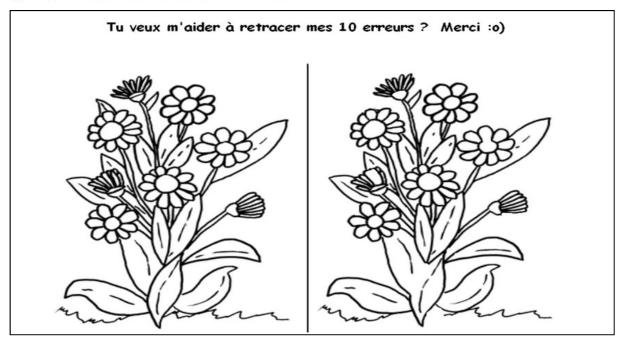
HORIZONTALEMENT

1 Mots croisés. 2 Pataquès. Donna un sens. Reçois. 3 Eau prisonnière. Dispositif de chauffage. 4 A présent. Ambassadeurs. 5 Gamin. Case. Genre musical. 6 Tapage publicitaire. Frais de participation. 7 Traumatisme. Ballade en Allemagne. 8 Procès-verbal. Espion mystérieux. Etre actif. 9 Pour encourager. Profession reporter. Dans le calendrier. 10 Certaines sont Vierges. Un de l'année. Essence. III Grand d'Espagne. Président américain. 12 Considérablement réduit de volume. Favorise. 13 Beau bois. Marqué par des événements funestes.

VERTICALEMENT

1 Elle s'intéresse aux pigeons, mais ne les plume pas. 2 Contrariété. Soustraction. Renvoi à l'explication. 3 Particularités régionales. Troué. 4 Mis en branle. Absurde. Ile française. 5 Vent. Jeu. Ongulé obstiné. 6 Pays d'Asie occidentale. Ingénieuse. 7 Toits galbés. Refus étranger. Grand-route. 8 Tricot. Pleine. 9 Juste. Lieu où l'on demeure. 10 Rongeur. Disposition des bordages. Indice pour professionnel. III Illusion. Mesures du passé. 12 Liquide de vie. Excepté. Vieil élégant. 13 Jus concentré. Relâche-





<u>Sudoku</u>

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

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

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

omnibus par un moniteur de Dijon Perrigny qui parut créé le premier manuel d'emploi du SHF 723. étonné (le ma façon de freiner mais ne fit pas de remarque. Une fois, j¹assurais ce même train avec une d'isoler le dispositif sur lequel un inspecteur être donné en salle de cours. résidant à Malaul (le père de Bony Jean et grand-père de Jean-Pierre) veillait.

clientèle. Il n'y avait pas de travail de nuit, les trains culbutaient comme des automates. étaient toujours à l'heure. Le matériel léger se conduisait bien. Des ouvriers affectés normalement à la maintenance étaient requis les fins de semaine ou lors des vacances scolaires pour rouler à la conduite en premier. On les appelait les « ouvriers autorisés » ; je les entendais souvent parler de leur statut précaire, fait de compromis : ils venaient tard à la conduite, juste ce qu'il fallait pour effectuer quinze années de service afin de bénéficier du départ à la retraite à cinquante ans ; mais ils craignaient la faute de sécurité qui les aurait rétrogradés dans l'avancement. Ils attendaient avec impatience leur nomination.

Le service s'orienta vers la polyvalence ; les locomotives à vapeur 242 TAprogressivement remplacées par des robustes 63500 très fiables mais de puissance insuffisante. De plus, l'hiver il fallait, pour chauffer les trains de voyageurs, un fourgon-chaudière : le dépôt de Laroche disposait d'une véritable pièce de musée, véhicule constitué par la chaudière d'une 040 quelconque. Jacques Tonnaire qui était venu à Laroche finir sa carrière, se l'était littéralement

clients. Un jour, je fus accompagné sur cet approprié, le chouchoutait et avait en quelque sorte

Les trains de voyageur haut de gamme étaient BB 9200 qui testait une nouveauté : le freinage qualifiés « rapides » ; il était nécessaire, pour les rhéostatique. Le constructeur Alsthom ne maîtrisait conduire, quelle que soit leur vitesse limite, de pas bien cette technique, faite d'une succession recevoir une habilitation par un chef de traction. Par d'interventions automatiques sur le disjoncteur, les conséquent, même sur les lignes du Morvan dont inverseurs et le rhéostat. Cela donnait beaucoup de la vitesse était limitée à 80 km/h, cette formalité secousses. Par atavisme, on sait que les mécaniciens était concrétisée par un accompagnement et dans qui avaient possédé leur machine n'aimaient pas certains cas, un complément technique, dû à la brusquer leur mécanique et là, ils étaient tentés spécificité du matériel affecté à ces trains, pouvait

Ce chef était Jean Bony. Nous fîmes connaissance et eûmes souvent l'occasion de travailler ensemble. Lorsque je suis revenu à Laroche, le Morvan, Jean, c'était vraiment le spécialiste du thermique : il royaume de l'autorail et de la vapeur, allait glisser avait tout jeune été en tête des trains rapides comme doucement vers la traction thermique. L'autorail, ce le « Paris Côte d'Azur » sur les toutes pépinières paria des tractionnaires était dépendant d'un centre locomotives françaises, prototypes 060 DA et DB. Il d'autorails. Les conducteurs passaient pour des me racontait comment il allait fréquemment dans planqués, il est vrai que c'était un service assez le couloir surveiller l'énorme moteur -, burette agréable impliquant un contact direct avec la d'huile à la main, il abreuvait les soupapes qui

> Puis, il devint conducteur d'autorail, notamment sur les célèbres Bugatti « engin pour lesquels, il fallait se mettre debout et s'arc bouter sur la pédale de frein pour arrêter d'urgence »; puis il était passé sur les « lézards verts », autorails du Bourbonnais qui filaient à 130 de Lyon à Paris en passant par Clermont-Ferrand. J'eus la chance, en 1956, de faire un parcours comme aide-conducteur avec ce joujou qui luttait sans cesse contre la montre. Le conducteur était le célèbre « pied fin » Abel Blondeau qui se retira à Laroche pour sa retraite.

> En 1983, alors que j'étais chef de traction au TGV, Abel vint nie voir chez mes beaux parents pour me demander de l'emmener en cabine de conduite du TGV. Il vint à discuter avec mon beaupère et, tous deux découvrirent qu'ils avaient passé leur enfance chacun dans deux villages très proches l'un de l'autre, dans l'Yonne, et qu'un jour une bagarre générale avait éclaté entre les gosses de ces villages. Si bien que soixante ans après, ils se quittèrent précipitamment, chacun contenant sa colère. Je ne

revis jamais plus mon Blondeau qui, aujourd'hui, a malheureusement disparu.

Mon beau-père avait lui aussi fait une tentative aux chemins de fer (départementaux) puisque son propre père était chef de gare à Poily-sur-Serein. Il endossa donc le bleu de chauffe et un jour, alors qu'il attendait, avec son mécanicien, à Laroche, le train de Paris qui faisait correspondance et qui était annoncé avec un important retard, ils allèrent reprendre des forces au buffet de la gare où l'on pouvait déguster un petit chablis venant directement du producteur. Enfin, le train arriva. Dans la gare du tacot, le mécano qui attendait de pied ferme l'ordre de départ, dit : « Tu vas voir on va rattraper du temps ! ».

Il tira tant et si bien sur le manche qu'à la sortie de Ligny-le-châtel, dans la courbe qui doit accuser près de 90 degrés, la loco se renversa, ce qui dissuada définitivement mon beau-père de continuer une carrière de roulant.

Hélas! Dès le début des années 1950, on s'empressa de déclarer que la ligne Laroche— Seignelay — Chablis — Noyer-sur Serein, était déficitaire et qu'il fallait en abandonner l'exploitation. La pittoresque voie métrique qui serpentait le long du serein, desservant tout le chablisien et les médiévales cités de Seignelay et de Noyer. Les locomotives à vapeur, les autorails Billard furent envoyés à la casse — C'est un véritable joyau qui a été honteusement mis à mort et a ainsi car la sig contribué à désertifier cette luxuriante vallée. Ce que nos aïeux avaient construit il y a plus d'un siècle, aurait pu être une valeur sûre pour le tourisme.

Ma formation à la conduite des engins moteurs thermiques était supervisée par Jean Bony. Nous étions préoccupés par le parc de quatorze Picasso: les robustes X 3800 avaient un embrayage semi-automatique très astucieux rendant la conduite de ces engins assez confortable. Techniquement, l'embrayage qui était aussi rustique que celui des camions de l'époque supportait difficilement la puissance de plus des trois cents chevaux du moteur

diesel. Une innovation intéressante fut l'automatisation de cet embrayage qui fut enfermé dans un carter étanche. Il suffisait d'accélérer le moteur pour qu'un pointeau vienne obturer cette sorte de cloche qui s'emplissait d'air comprimé et ainsi solidarisait progressivement la transmission. Mais un défaut apparaissait souvent : c'était la fuite du joint du pointeau qui nécessitait, pour son remplacement, un important démontage en atelier. Alors, la décision fut prise d'annuler cette innovation.

Un peu plus tard, nos braves Picasso furent attelés pour un train à une caravelle. Le démarrage de ces deux engins provoquait des réactions épouvantables. J'avais donc imaginé une procédure de démarrage originale qui donnait entière satisfaction. Mais comme le régionalisme n'était pas de mise à la SNCF, cette adaptation ne fut pas admise. On me répondit qu'en lignes de montagne ma suggestion n'était pas concevable. La discipline étant de rigueur, il fallut abandonner et continuer à secouer les voyageurs... je pense que j'aurais dû, localement, persister dans ma procédure...

Le grand entretien des Picasso se faisait à Bischheim dans la banlieue de Strasbourg. Au début, nous y allions souvent avec jean, le parcours était plaisant, qui nous faisait découvrir et admirer la magnifique vallée du Doubs, puis la plaine d'Alsace.

Arrivés à Strasbourg, où vous n'aviez pas droit à une seule minute d'avance, on entrait au dépôt en réfléchissant bien avant de se mettre en mouvement car la signalisation est à droite.

Après un court repos, près du magnifique château d'eau, de

Granit rose dans son décor ferroviaire, on allait soit faire un tour à Kehl, histoire d'aller en pays étranger soit déguster une bonne bière d'Alsace pour arroser l'incontournable choucroute.

J'aimais me rendre à l'atelier de Bischheim, et voir quelques Nièces de l'autorail démontées et originales comme la transmission à vis sans fin. Le chef d'équipe donnait des explications techniques intéressantes.

Lorsque notre engin était prêt, je vérifiais avec minutie la finition du travail, sinon, je me faisais maudire au retour à Laroche, *si* la broche d'un coupleur électrique manquaⁱt, par exemple.

Une fois, je mis près de trois jours pour revenir à Laroche ; en effet à Besançon, le pilote qui m'accompagnait (conducteur connaissant la ligne) m'abandonna et je dus attendre qu'un autre pilote soit disponible pour poursuivre ma route. Et la même chose recommença à Dôle. Alors, pour éviter pareille mésaventure, je pris la décision, de m'engager par écrit à effectuer le parcours sans assistant (signer la connaissance de ligne sur un document officiel spécial) et ainsi j'emmenai avec moi un aide conducteur, car il fallait être au moins deux personnes sur tous les trains.

En 1968, le dépôt de Laroche fut doté de quatre locomotives diesel neuves, des BB 64000, issues des 63500 mais coupables en unité multiple. Ces locomotives étaient fabriquées à Aytré, usine située tout près de La Rochelle. Nous en profitâmes pour effectuer un parcours de Poitiers à La Rochelle dans la cabine d'une locomotive CC 65000. J'étais impressionné par cette machine copiée sur les modèles américains dont la cabine de conduite, haut perchée, nous faisait bénéficier d'un panorama peu commun. Les deux moteurs diesel donnaient une puissance de 1800 chevaux.

Chaque fois que nous prenions possession de notre locomotive flambant neuve, le constructeur nous donnait un programme : cinquante kilomètres à cinquante kilomètres à l'heure -, puis auscultation des boîtes d'essieu pour évaluer leur température ainsi que celle des paliers moteurs. Ce parcours était plutôt long, à la vitesse limite de 80 km/h. De plus nous fûmes obligés de faire escale dans les dépôts rencontrés (Saint-Pierre-des-Corps et Les-Aubrais).

Sur le Morvan, le règne de la vapeur se terminait, il fallait former les conducteurs au cours d'une session spéciale appelée reconversion. Jusqu'ici, ils étaient envoyés à Montargis, dépôt dans lequel des restructurations s'effectuaient aussi. Un jour, Jean Bony vint me voir et me dit : « Je t'ai choisi comme moniteur, on va faire une école Diesel. » Quelle aventure! Et quelle découverte pour moi, débutant d'un seul coup une carrière de pédagogue. Je pas le travail de préparation n'imaginais qu'occasionnaient les cours. En technique, tous les de caténaires, les pannes radio... Maintenant soirs, Jean me passait un bouquin et l'on dessinait à s'ajoutent les actes de

la craie, en plusieurs couleurs, les schémas destinés à se faire bien comprendre : le cycle de Beau de Rochas qui était censé faire tourner un moteur thermique, la boîte de vitesses, l'embrayage, les circuits de gas-oil, (l'huile, air, la suralimentation (le turbo) ...Il n'y avait pas à Laroche d'atelier de reprographie, il fallait passer deux à trois Meures à faire les schémas à la main qui, le lendemain soir, disparaîtraient sous l'éponge humide. Mais il y avait également une révision complète du règlement, ce qui me fit mieux maîtriser le « quatre centimètre ». Je me souviens avoir eu à affronter un redoutable délégué syndical qui avait pour mission d'assister les candidats aux examens. Mais je compris vite l'intérêt de sa présence qui m'obligeait à bûcher à fond les textes, car ce conducteur avait acquis, comme tous ceux qui assistent aux examens, une solide connaissance des textes réglementaires. Il connaissait à fond les procédures de demande de secours, pourtant rares. Et il fallait se replonger dans le cas d'école où, du fait de l'impuissance de la machine, ce qui arrivait souvent avec les engins vapeur, il fallait abandonner une partie de train sur place et la protéger comme un obstacle. Ensuite, conduire la première partie du train à la gare où il était possible de la garer, puis revenir à contre-voie (procédure nécessitant de grandes précautions) pour ramener la deuxième partie et la raccorder à la première. Quel programme qui permet de coller à l'oral presque tous les candidats mécaniciens ! Mais, comme les dirigeants esquivaient cette procédure aux examens, on n'approfondissait pas cette partie du savoir, comme tant d'autres que les mécaniciens n'ont pas à traiter dans une carrière. Si cela arrive, ces derniers se fient à leur prudence, leur bon sens et sont toujours assistés par les agents qualifiés du mouvement soit dans les gares ou les postes de commandement.

Toutefois, le mécanicien est le dernier rempart, lorsqu'il est seul en pleine voie, sans moyens de communication. C'est d'ailleurs cela qui effraie le mécanicien soucieux et malchanceux : les passages à niveaux indûment ouverts, les déraillements, les circulations à contresens, les ruptures d'attelage, et, avec le TGV, les ruptures largement écho.

Le mécanicien doit gérer des situations personnelles réflexe fut de freiner d'urgence mais, stressé par direction. Je ne regrettai pas ma décision. l'évènement, il retira la poignée du frein et se réfugia dans le compartiment à bagages. À ce moment-là, il se demanda ce que faisait cette poignée de frein dans sa main et retourna pour la replacer, Heureusement, le tracteur avait eu le temps de dégager, sinon, le conducteur se serait fait bêtement tuer ; il est nécessaire de lutter contre des réflexes qui ne conduisent pas toujours à la bonne solution ; ne pas perdre l'instinct mais le maîtriser Il y a aussi les agressions, les mouvements de foule. Il s'agit de situations imprévisibles, difficiles à maîtriser, Personnellement, j'ai eu quelques cas à régler dont un déclenché par un conducteur : ce soirlà, je devais accompagner une marche d'essai destinée à améliorer les performances des automotrices Z 5300. Cela se passait après la pointe des retours des banlieusards. J'arrivai vers 20 heures au bureau des trains de banlieue pour apprendre qu'un train, composé d'un seul élément, ne pouvait partir pour cause de surcharge. J'allai sur les lieux et vis un groupe qui s'opposait au départ. Un délégué syndical gesticulait, menant la manifestation. Connaissant bien l'individu, je savais qu'il était impossible de dialoguer avec lui devant les clients. En effet, comme j'approchais, il commença par dresser les voyageurs contre moi en déclarant méchamment : « Ah ! Voici un responsable ! ». En quelques secondes, sachant que personne ne pouvait m'aider, je dressai mon plan de bataille : je commençai par ignorer le syndicaliste qui allait palabrer et me faire perdre du temps. Je longeai rapidement la première voiture et vis en effet que toutes les places assises étaient occupées mais le groupe restant pouvait bien faire un parcours de dix minutes debout pour aller jusqu'à Villeneuve. Alors,

malveillance et les insultes dont les médias se font m'adressant aux voyageurs les moins virulents, je leur dis: « Que voulez-vous? »

On veut voyager assis, répondit l'un d'eux ». Le exceptionnelles comme la rencontre d'un véhicule syndicaliste renchérit en connaisseur, déclarant que ce sur un passage à niveau : le freinage d'urgence doit train devait comporter, au moins deux rames et se mit être le réflexe fulgurant, la procédure est complexe et à accuser la SNCF de ne pas mettre à disposition des la conduite à tenir varie en fonction de la situation. voyageurs suffisamment de matériel. Alors, l'appelai Autant de choses que l'on n'a pas pu concrétiser le bureau et ordonnai de couper une rame sur les avec le simulateur de conduite, outil très utile, deux du train d'essai et de me l'envoyer. La manœuvre mais encore insuffisant. Un jour, un conducteur de prît bien une demi-heure et tout le monde fut content, Paris que j'assistais, me raconta qu'entre Ponthierry sauf les experts du matériel qui virent leur essai et Corbeil il se trouva en présence d'un tracteur invalidé. Le lendemain matin, je fus plutôt déçu de ne agricole attelé à une remorque de foin. Son juste recevoir ni félicitations, ni reproches de la part de la

Devenir chef

maîtrise. enfin, dans ces études, une vraie motivation. intolérables aux reins. Les cours par correspondance du CNED temps de la vapeur.

d'études valait l'entrée pour l'école prévu sur la réglementation de sécurité des circulations et la technologie approfondie de charbon gaspillés ; le chauffeur mettait alors le plusieurs locomotives. Ce fut alors le temps des feu en réserve. Les 141 R, étaient imposés par stages, pour être conducteur autorisé à conduire la n'importe quelle équipe « en banalité ». majorité des engins moteurs de la Société. Le

premier stage fut consacré à la vapeur qui se déroula à Nevers en deux semaines. C'était un cours bien rodé depuis quelque cent cinquante ans qu'existait cette machine! L'instructeur, M. Guillot ne nous épargna rien de cette antique locomotive. Tout y passa depuis la boîte à Fernand Falcon, un chef de traction fumée jusqu'au tampon arrière du tender. Se respecté et qualifié, mais en butte avec ses replonger dans le foyer Belpaire, décortiquer le supérieurs, me dit un jour : « Tu devrais Giffard (injecteur d'eau), se plonger dans l'eau postuler», ce qui signifie aspirer à un grade de calcaire traitée au TIA. (Procédé chimique Surpris par cette proposition inventé par le célèbre directeur M. Armand). Ce inattendue, ma réponse fut négative. Satisfait très studieux stage était toujours enseigné dans (le ma condition de conducteur, je ne me la tradition de la traction dont les chefs-mec rendais pas compte de Iii gêne que ce métier (encadrement de proximité) devaient être provoquait dans ma famille : parti n'importe capables, en ligne de diagnostiquer des quand, pour plus de vingt-quatre heures, les anomalies de fonctionnement d'une locomotive dimanches, les jours de fêtes et la nuit. Tous qui gazait mal ou émettait des bruits ces inconvénients auxquels je m'étais habitué anormaux. La fin de la traction vapeur ne me pesaient pas encore. J'admis qu'il y avait approchait. Une période pratique de quatre lieu de considérer l'avenir. Et dès le semaines à Montargis sur les 141 R pour revivre lendemain, je rencontrai Fernand pour lui dire l'ambiance passée. D'abord, faire du feu avec la que je venais d'adopter son offre. Je m'inscrivis chauffe au charbon facilitée par le stocker. Cela aux cours par correspondance parrainés par me fit penser à mon père, très grand, qui dut la SNCF, période qui m'intéressa, car il y avait abandonner ce métier à cause de douleurs

Pour faire du feu, il fallait introduire de (Centre National d'Enseignement à Distance) l'eau par petites quantités qui devait rapidement étaient bien organisés, bien suivis par les se transformer en vapeur. Mais il ne fallait jamais correcteurs. Je découvris qu'étudier seul, dégarnir le ciel de foyer car le métal porté au à mon propre rythme, me convenait bien. Mais rouge aurait éclaté. Il y avait eu des accidents et il était très difficile de travailler les cours, lors des les ingénieurs créèrent les bouchons fusibles (tirerepos hors résidence ; les chambres étaient fond creux remplis de métal fusible, Cela faisait toujours à deux lits. Dans la salle de lecture, il un trou qui éteignait le feu par la vapeur de la était également impossible d'ouvrir un livre, chaudière). On appelait cela « fondre le plomb » C.11, les conducteurs, en général, voyaient chez et c'était une très grave faute. Alimenter le foyer le postulant un luter r « petit chef ». La vie dans par de minces couches de char bon qui devait les foyers a toujours été ma han-lise pour leur brûler rapidement, ne pas laisser s'encrasser lit inconfort notoire. Les syndicalistes ou les anciens sous-couche qui empêchait la combustion par étaient indifférents à une amélioration, eux qui obturation de l'ai rivée d'air. Avant chaque arrêt, avaient connu les foyers les plus vétustes au il fallait anticiper et réduire le l'vit pour le réactiver en vue du démarrage qui demandait À l'issue des cours, un diplôme de fin beaucoup d'énergie. À la fût du parcours, il fallait de réduire le feu au minimum pour rentrer au maistrance. Un examen oral de barrage était dépôt et ne jamais faire « chanter les soupapes de sûreté » qui signifiait des seaux de

Quelques citations

La jeunesse, c'est généralement l'époque de la vie où l'on est trop vieux pour suivre un conseil.

On commence à être âgé lorsqu'on prend un grandissant plaisir à entendre dire qu'on a l'air jeune.

Les petites filles aiment les poupées, les petits garçons aiment les soldats. Plus tard... les grandes filles aiment les soldats, les grands garçons aiment les poupées.

n° I

CHAMAILLERIES
O CUIR AXA AA AIL
LAC RADIATEUR
ORES NONCESOP
ORES NONCESOP
BATTAGE ECIED
BATTAGE ELIED
O STRESS LIED
PV EON AGIR ST
ILES AL REAGAN
INCINERE SERT
EBENE NEFAST

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

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