



A.S.B.L.  
**AMICALE**  
DES

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

P705008

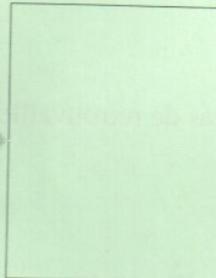
# CONDUCTEURS **LIEGE & HUY**

Secrétariat et éditeur  
responsable

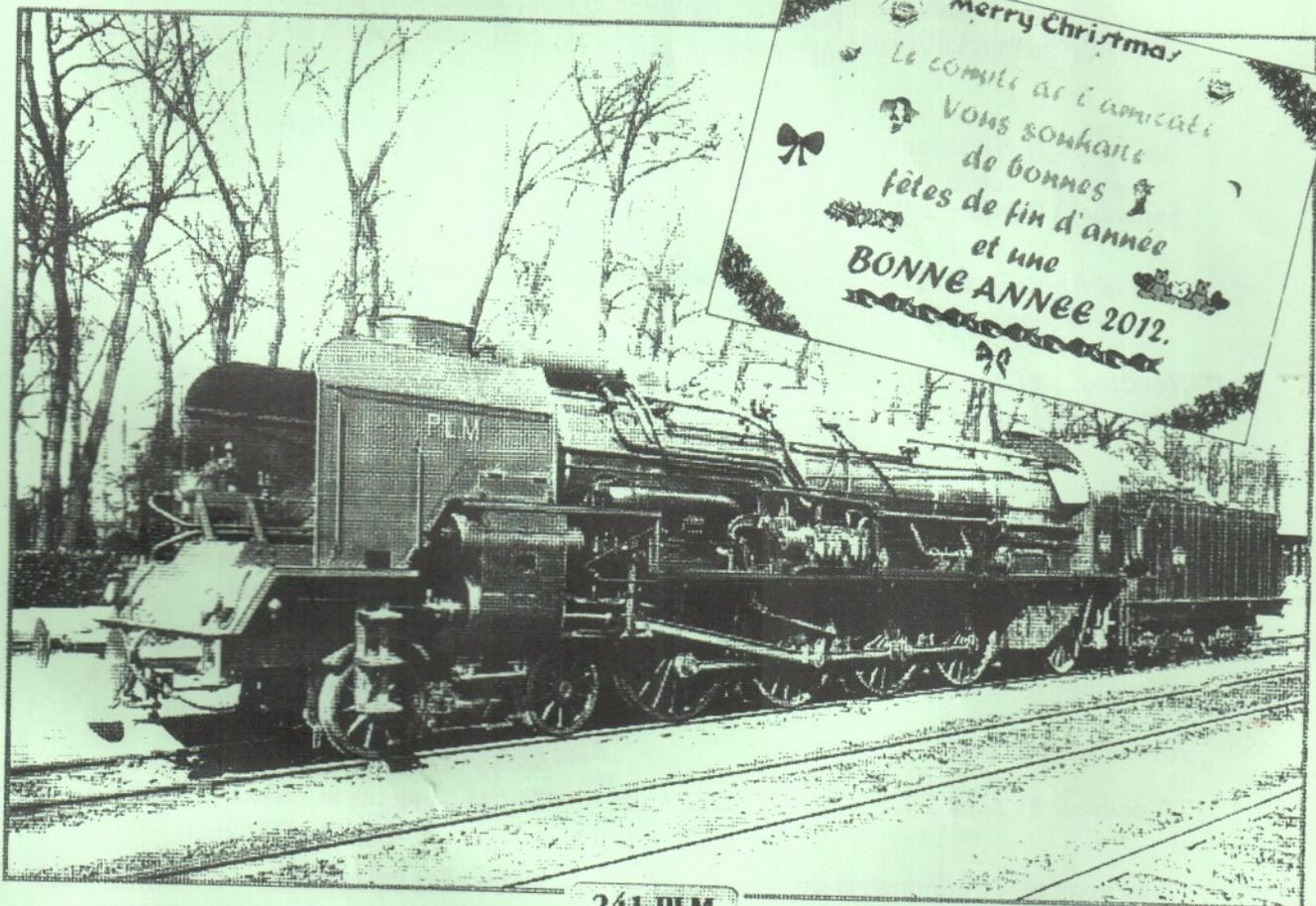
MICHELLE Pierre-Yves  
Rue de l'arbre Saint Michel, 12  
4400 FLEMALLE

Composition et mise en page PY. Michelle

Destinataire



PERIODIQUE TRIMESTRIEL - DECEMBRE 2011 - N°115 - LIEGE X



241 PLM

-1 - Décembre 2011-

# Planning de l'année 2012

<u>Date</u>	<u>Activité</u>	<u>Lieu</u>
Vendredi 20 janvier 2012	Assemblée Générale	Dépôt des conducteurs.
Samedi 24 Mars 2012	Repas de retrouvailles	A la ferme du Haras
Samedi 5 Mai 2012	Excursion	
Samedi 28 Juillet 2012	Barbecue avec sa journée détente et match de foot	
Samedi 13 Octobre 2012	Bal avec son souper	
Vendredi 18 Janvier 2012	Assemblée Générale	Dépôt des conducteurs.
<b><u>Dernier train</u></b>		
Vendredi 13 Janvier 2012	Gérard Bertrand	Verre de l'amitié à la gare d'Angleur
Vendredi 13 Avril 2012	Jean-Marie Calbert	Arrivée en gare de Liège Guillemins et verre de l'amitié à la gare d'Angleur
Vendredi 31 Aout 2012	Marc Latet	Arrivée en gare de Liège Guillemins et verre de l'amitié à la gare d'Angleur

**Pour avoir plus d'information sur notre amicale et nos statuts allez sur notre site - [www.cteliege.be](http://www.cteliege.be)  
Adresse mail [amicalefly@hotmail.com](mailto:amicalefly@hotmail.com) - cotisation annuelle de 13€ au compte 001-1506138-95**

# Le petit mot de notre président

Pour des raisons indépendantes de notre volonté, notre assemblée générale annuelle se déroulera dorénavant en janvier.

Si aucune décision n'a encore été prise quant aux activités à organiser l'année prochaine, plusieurs projets sont déjà en élaboration ; ils seront proposés à votre approbation lors de l'assemblée ; j'ose espérer que vous serez nombreux à nous rejoindre ce jour là.

L'année 2012 fera date dans l'histoire de notre amicale et pour cause, il y aura 30 ans que quelques collègues courageux décidèrent de sa fondation ; il nous appartient aujourd'hui de mettre tout en œuvre afin d'assurer sa continuité.

C'est avec beaucoup de tristesse que nous avons appris le décès de Gisèle Marlet ; durant de nombreuses années, elle contribua activement à la réussite de nos activités. Toute notre sympathie à Léon ainsi qu'à sa famille.

Je terminerai sur une bonne note en souhaitant à tous les membres ainsi qu'à leur famille, de joyeuses fêtes et une bonne année 2012.



Jean MARENNE

1925  
France

## « 241 PLM »



Age d'or  
du réseau  
Français

*Elle devait être le chef-d'œuvre du PLM en matière de traction et surpasser toutes les locomotives, notamment les Pacific pourtant déjà brillantes. Mais la Mountain du PLM ne fut pas à la hauteur des espérances mises en elle et trop ouvertement proclamées. En fait, elle ne devint vraiment bonne qu'en ressuscitant 23 ans plus tard sous la forme de la 241 P de la SNCF: c'était trop tard, c'était le crépuscule des dieux.*

### La fin de la vapeur pour bientôt

Les 241 A montrèrent vite leurs défauts: chauffages de bielles motrices, vibrations inquiétantes à 110 km/h, «pilonnage» des rails à certaines vitesses. Il fallut limiter leur vitesse en service à un prudent 100 km/h, faisant d'elles, en fin de compte, des machines plutôt puissantes mais peu rapides, que les pur-sang escomptés. Finalement, en 1948, la SNCF reprend les études de la 241 C et en fait la 241 P, qui sera une excellente machine roulant à 120 km/h en tête de trains de 800 t. Mais la vapeur finissait déjà son règne.

### Des projets de 1923 aux essais de 1925

C'est cette année-là que l'aventure commence: comme l'ensemble des réseaux européens, le PLM est confronté au problème de l'accroissement des poids et de la demande de vitesse accrue pour les trains de voyageurs rapides. Les Pacific peinent, notamment entre Laroche et Dijon sur la grande ligne impériale Paris-Lyon-Marseille, ou entre Dijon et Vallorbe, sur la grande ligne vers la Suisse. Le PLM fait étudier une 241, c'est-à-dire une Pacific allongée par adjonction d'un essieu moteur supplémentaire, donc comportant un appareil de production de vapeur plus grand et plus puissant, ceci selon les normes américaines de l'époque. Le prototype 241 A 1 est prêt en 1925. Les essais faits sur la célèbre rampe à 8 % du Seuil de

Bourgogne donnent des résultats satisfaisants avec 625 t hissées à 80 km/h sur la distance Laroche-Blaisy Bas, et même 800 t sont remorquées ultérieurement à la même vitesse, soit beaucoup plus que ce que font les Pacific du moment qui auraient remorqué 300 à 400 t à cette vitesse sur la rampe. Les puissances développées sont estimées à plus de 2200 ch. Le PLM commande alors une série de 144 machines, qui seront construites jusqu'en 1932.

### La même, mais plus économique

Après quelques années d'utilisation des 241 A, le PLM fait étudier la 241 B, qui devrait consommer moins pour une puissance égale, impressionné par les résultats obtenus en Allemagne par le constructeur Henschel et la S10 à haute pression. Le constructeur allemand s'engage à faire économiser 20 % de combustible et livre, en 1930, la 241 B 1 qui tient ses promesses. Mais, comme il en est toujours

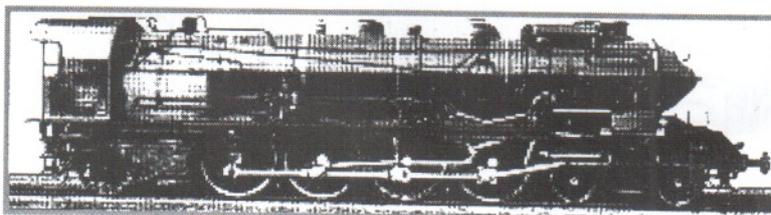
### Caractéristiques techniques:

Type: 241 A  
Moteur: compound 4 cylindres  
Cylindres haute pression: 510 x 650 mm  
Cylindres basse pression: 720 x 700 mm  
Diamètre des roues motrices: 1790 mm Surface de la grille du foyer: 5 M2  
Pression de la chaudière: 16 kg/cm<sup>2</sup>  
Masse: 119 t  
Longueur: 16,45 m  
Vitesse: 110 km/h

ainsi dans l'histoire trop différente des autres, ne fit pas l'objet d'une série pour des raisons de maintenance et de conduite spéciales et de difficulté d'intégration dans le parc courant.

### Les autres 241 du PLM

Toutefois, de cette expérience naît la 241 C dont la chaudière, si elle n'est pas à proprement parler à haute pression, voit sa pression portée à 20 kg/cm<sup>2</sup>. Surtout, ses bielles attaquant les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> essieux moteurs au lieu de cette curieuse disposition d'origine de très courtes bielles attaquant les 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> essieux. Quant à certaines des 241 A, elles sont transformées, durant les années 1930, avec des passages de vapeur agrandis, un échappement double à croisillon, des écrans pare-fumée, etc. Elles offrent de bien meilleures performances que les 241 A d'origine et prennent le nom de 241 D, formant une série de 48 machines.



*Ci-contre, une 241 A avec son paraboloïde de Prandl lui ayant valu le surnom de «cigare» et sa célébrité mondiale. Notez la très courte bielle motrice attaquant le 1<sup>er</sup> essieu moteur. Au recto, la 241 C 1, qui est l'ancêtre de la 241 P SNCF*

# RIONS UN PEU

**MOURICE BEN FENECH se présente, pour un emploi, de vendeur dans un Super Bazar où l'on vend de tout.**

Le patron lui demande s'il a de l'expérience.

Si j'ai de l'expérience ? Dans la vente ? Aaiaiaiaille, ti me demande ça à moi, Mourice Ben Fenech ? J'suis le Roi de la vente, moi ! Mon cousin il avait une boutique, j'ai tout vendu. Maintenant il est parti au soleil tellement j'l'ai rendu riche... Sir la tête de ma mère, y'a pas meilleur vendeur que moi.

Le Patron, amusé par la situation, décide d'essayer le jeune homme pour la journée.

Le soir, il revient pour voir ce qu'il a bien pu vendre.

" Alors, combien de ventes as-tu fait aujourd'hui ? "

" Une seule, sur ma tête Patron, il est v'ni qu'un client "

" Ce n'est pas très brillant ça, et une vente de combien ? "

" Seulement 200.000 Euros, patron "

" Quoi ? 200.000 ? Tout rond ? Mais...comment ça ? "

Et Mourice, il raconte :

" Y a un type qu'est v'ni et j'li ai vendu un hameçon. Pis, j'li propose la petite canne à pêche au lancer et une série de mouches. Et comme j'li dit qu'il peut pas pêcher sans être bien équipé, j'li vendi aussi la grande canne avec la ligne et les bouchons et un moulinet.

"Sir la tête de ma mère, t'en as jamais vi un comme ça «, que j'li dis. " ti peux r'monter Moby Dick avec ça."

Après, pour pas qu'il ait honte devant les autres pêcheurs, j'li ai vendu l'équipement, les bottes, le ciré et le bob. Parce qu'avec sa canne toute neuve, s'il a pas l'équipement, y va passer pour un plouc, hein chef?

Et les clients de Ben Fenech, ils peuvent avoir l'air con mais pas l'air plouc.

Pis, j'li demande où il va aller pêcher. I'mm dit " sur la côte " .

Alors, j'li dis qu'il f'rait bien d'acheter un bateau pour pêcher au large, et j'li vends le hors-bord de 12 mètres avec les deux moteurs. Et j'li demande comment y va emmener son bateau sur la côte. Y savait pas.

Alors, j'li ai vendu la nouvelle Mercedes et une remorque pour tracter le bateau.

Et pis on a fait les comptes. Ça faisait 201.124 Euros.

Alors j'li dis : "comme t'es un bon client, j'ti fais un prix: 200.000 tout rond, mais ti paies cash.

Il a dit " j'passe à la banque et j'arrive " . Et 1/2 heure après, il est rev'nu avec l'argent et il a tout pris, patron. Les sous sont là dans la caisse.

Le Patron est scié, complètement ahuri, assis par terre. Il n'en croit pas ses oreilles, il regarde l'argent dans la caisse et dit :

"T'as vendu une Mercedes et le hors bord à un gars qui venait pour acheter un hameçon ?"

" Heu...bin non, pas vraiment, patron. L'client, y v'nait pour ach'ter une boîte de TAMPAX pour sa femme, alors j'li ai dit : " Puisque ton week-end il est foutu, pourquoi t'irais pas à la pêche ?

# Souper des retrouvailles



Chers amis, cette année c'est à « la Ferme du Haras » que nous avons décidé de vous convier, ce samedi 24 Mars. Nous espérons que le choix du menu vous plaira et espérons vous voir nombreux. Nous vous proposons donc :

*Apéritif maison fraises des bois*

*Chips et biscuits salés.*

\*\*\*

**A :** *Filet de bar en croûte de pankos sur bouillon de petits légumes safranés.*

*Coquillages et crustacés.*

*Gâteau de poireaux au poivre rose.*

*Ou*

**B :** *Caille semi-désossée sur toast frit.*

*Foie gras mariné juste poêlé.*

*Sauce Rossini.*

*( Madère - Porto - crème et foie gras )*

*Purée de panais.*

\*\*\*

*Sorbet.*

\*\*\*

**C :** *Magret de canard braisé, sauce Cointreau safranée.*

*Figues fraîches rôties au sucre de canne.*

*Duo de fagots d'haricots.*

*Pommes sésames.*

*Ou*

**D :** *Filet pur de bœuf fermier en feuille de Parme, sauce Stroganoff.*

*Bouquetière de légumes chauds.*

*Pommes dauphines.*

\*\*\*

*Grande assiette de desserts assortis.*

\*\*\*

*Café.*

\*\*\*

Prix du menu : 50 €

VINS et EAUX COMPRIS.

# Bulletin de participation

A rentrer **impérativement pour le 14 Mars.**

- soit dans la boîte au dépôt;
- soit au secrétariat, chez Yvette PONS Impasse des Botteresses, 2 – 4340 - AWANS
- Soit au 0476/30.60.51 (après 17H , Yvette)
- via e-mail à [amicalefly@hotmail.com](mailto:amicalefly@hotmail.com).

Adresse du jour:

« Fermes du Haras »  
89, Tribomont  
4860 WEGNEZ (PEPINSTER)



## Bulletin de participation pour le souper du 24 Mars 2012

Bulletin à faire parvenir au secrétariat avant le 14 Mars.

Je soussigné .....désire participer au Souper du 24 Mars.

Inscriptions:

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

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

Signature

Nous avons appris le décès :



De Madame Marie GEURTS épouse de notre ancien collègue J CLERINX.  
De Mr Martin COLSON beau père de Dominique MINET.  
De Mme Gisèle MARLET épouse de notre ancien collègue Léon MARLET.

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

Le Comité



## SOUPER DE RETROUVAILLES DU MOIS DE MARS

*La douleur de la perdre ne doit pas vous faire oublier le bonheur de l'avoir aimé. Que ceux qui l'ont connu et apprécié soient, ici remerciés de la sympathie manifestée en toutes circonstances et lors du décès de*

**Madame Joset Jeanne  
Veuve Peret Pierre**

*Familles Peret, Diprima*

Nous garderons d'elle le souvenir d'une maman et grand-maman enthousiaste, joyeuse, attentive et toujours prête à rendre service.

Vos témoignages d'amitié et de sympathie nous ont particulièrement touchés. Nous y avons trouvé un réconfort et vous disons simplement "merci".

La famille.

En souvenir de  
**Lucie Corman-Deliège**

née à Lambéromont, le 23 octobre 1927  
décédée à Petit-Rechain, le 25 septembre 2011.



**Madame  
Gisèle LIEGEOIS**

**Epouse de Monsieur Léon MARLET  
11 février 1942 - 2 novembre 2011**

*Merci pour vos témoignages de sympathie*

**Pompes Funèbres  
Jean François 019/55 53 06**

Votre présence, vos paroles réconfortantes, vos fleurs, toutes les marques de sympathie que vous nous avez témoignées, nous ont soutenus lors du décès de

**Madame  
Gertrude (Hilde) KRUFF**

Du fond du cœur nous vous disons merci.  
Toute la famille s'associe à ces remerciements.

Un grand merci à la direction et au personnel du Home Saint-Vincent de Paul de Xhoffraix, pour les services rendus à notre maman.

Monsieur et Madame Christian VAN HELLEMONT - HANSEN,  
leurs enfants, petits-enfants et arrière-petits-enfants.

Malmedy, octobre 2011.

Numero du Billet	Designation	Numero du lot
38	Box de rangement	15
39	Panier en Osier	30
54	Boites Congelation	54
75	Extincteur électrique de Mouches	35
96	Brosse et Ramassette	36
100	G.P.S	1
113	Croque Monsieur	9
140	Hachoir	13
155	Accessoires de nettoyage de Para Brise	37
160	Seche Cheveux	52
173	Gourde	63
215	Pot "Chinois"	49
220	Pantoufles	67
262	Thermos	50
402	Echarpe	58
441	Porte Clés LED	27
505	Décoration de Noël à peindre	26
571	Ciseaux de jardin	19
574	Lampe Solaire de Jardin	6
581	Varnies	21
607	Ampoules Economiques	42
622	Kit de Coloriage	57
651	Sac Shopping	45
675	Echarpe	61
725	Sac de rangement	47
766	Sandows Extra Forts	34
790	Pochette	55
809	Pastilles à Frita	29
860	Presse Fruits	15
889	Set de Ciseaux	41
890	Porte Clés LED	19
963	Chaussures avec Ongles	53
1020	Friteuse	7
1109	Sac à provisions	24
1264	Fer à repasser	10
1260	Echarpe	59
1298	Bouteille	5
1350	Horloge	56
1408	Lecteur DVD	3
1495	Ventilateur	2
1580	Sac à provisions	25
1705	Echarpe	60
1707	Mixeur	11
1725	Poubelle	43
1743	Radio Rowel	14
1779	Jouet d'Armes	38
1787	Sac à Dos	48
1799	Couteau de cuisine	39
1800	Album Photos	77
1834	Seche Cheveux	17
1857	Sac "Glaciers" pour Bouteille	23
1898	Set de vaisselles	8
1905	Eponges	32
1969	Scie de Jardin	44
1973	Porte Clés LED	28

Merci de votre participation Les lots sont à retirer au bureau  
des instructeurs au dépôt de Liège-Guillemins

Page 1 de 2

Numero du Billet	Designation	Numero du lot
2012	Eponges	32
2045	Multiprise	17
2073	Thermomètre	45
<del>2084</del>	Plateau Chariot pour Plantes	29
2169	Sac	51
2172	Enrouleur électrique	31
2174	Tondeuse à Cheveux	40
2182	Salatière	4

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 2012 de la part du secrétariat et de tout le comité.

Le secrétariat

Mots croisés.

**Horizontalement**

**1** : Vue d'cri haut. Pratiquer le cancan. **2** : Bêtise. Indécence. Honorera l'invitation. **3** : Rosace. Examine attentivement. Rédige. **4** : Point de ralliement hivernal. Brancard de charrette. Tas de terre ou de beurre. Après docteur. **5** : Mises en quarantaine. Sièges de voix. **6** : Se transforme. Spécialité italienne. Stricte. **7** : Expérience. Insignes à la boutonnière. Il coule quand il n'est pas à sec. **8** : Elle précède xi. Il a ses tifosi. Boîtes pour morts. **9** : Occupes la place d'honneur. Contemporain. En bas d'une lettre. Heureux élu. **10** : Fait regretter le rhume. Plantes ligneuses. Cédée volontairement. **11** : Intellectuelle. Sorte d'épée. Elle racole les passants en rue. **12** : Ne manquant pas de fondement. Immortelle. Couvre-chefs.

**Verticalement**

**1** : En mode de culture intensive. Invite a une collation. **2** : Lié. Dont on s'st emparé par ruse. **3** : Malaxées. Mammifère carnivore plantigrade. **4** : te trompes. Premières Venues. **5** : Partie de vallée. Consent. Pris un verre. **6** : Passa une nuit blanche. Empereur. **7** : Arbrisseau à crampons. Unité radioactive. **8** : Condition. Digne d'être rappelé. **9** : Commandes. Donne la vie. **10** : Epreuve ouverte. Réunit certains adeptes. **11** : Sans voiles. Tombées en enfance. **12** : Prouve. Pronom réfléchi. **13** : Dans la poche d'un Philippin. Lueur vive. **14** : Article contracté. Uni. Chandelle de Roland-Garros. **15** : Cédée pour un moment. Relève de traits égrillards. **16** : Bière. **17** : Ensemble de projectiles. Laissé à lui-miens. Réserve d'eau. **18** : Ses eaux finissent dans l'Ontario. Éprouve. **19** : Replace. Pointes de golf.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
1																			
2																			
3																			
4																			
5																			
6																			
7																			
8																			
9																			
10																			
11																			
12																			

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

Sudoku

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

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

allez bien vous débrouiller » avec un commentaire personnalisé : « Vous avez été formé, vous n'avez qu'à leur lire le règlement ! » J'ouvrais les bouquins pour passer une bonne partie de la nuit à établir un plan de formation. Bien entendu, je n'avais jamais fait de JM si ce n'est que j'avais assisté comme élève à ce rassemblement.

Quelques mois auparavant, je maîtrisais bien les procédures qui, hélas, venaient de changer et que je n'avais pas eu le temps d'étudier, pris de court, cette situation était plutôt intenable ...

Ce lundi matin, j'attendais mes élèves et découvris qu'il n'y avait pas de salle de cours disponible. La gare m'en prêta une. Ce fut un groupe de plus de quinze agents qui était là, car le lundi est un jour creux du point de vue de l'emploi dans les dépôts voués à la conduite de trains de marchandises comme Laroche ; et comme, à cette époque, il n'y avait pas de grille de planification du travail, tout le reliquat inemployé était versé dans des actions de formation. Mais, je n'étais pas au bout de mes peines : je ne savais pas non plus que les agents du dépôt de Montargis venaient assister à la JM à Laroche, si bien que nous étions plus de vingt. Je m'affairais pour trouver le minimum de matériel pédagogique nécessaire... J'eus, tout d'abord, à affronter une sévère entrevue philosophique sur les droits des bouilleurs de cru ... lorsque nous fûmes enfin dans le vif du sujet, il y avait aussi à régler les discussions de ceux qui n'étaient pas d'accord sur certains des principes qui avaient amené à changer les procédures réglementaires. Enfin, je m'en suis assez bien sorti. Comme toujours à la traction, il faut se débrouiller. Mais là aussi, les temps ont changé et la formation laisse heureusement de moins en moins de place au hasard.

Cette période aura été marquée par un accident tragique qui marqua, ainsi que moi-même, tous les Larochois : le vendredi précédent l'événement, et comme à l'habitude, je programmais mon service pour le lendemain. Cette programmation était tracée au crayon de bois et compte tenu des aléas du service, repassée à l'encre une fois le travail effectué ; cela permettait aux collègues et à notre encadrement

direct de connaître notre emploi du temps. Tiens ! Fernand Boudier sur une tournée de messageries sur Lyon, il devait être accompagné. J'envisageai, pour ce samedi, d'aller faire un accompagnement sur Lyon puisqu'on nous reprochait, à juste titre, de ne pas aller souvent jusqu'aux terminus des parcours effectués par nos conducteurs. Mais, comme le lendemain samedi, il faisait très beau, je décidai de m'occuper, de mon jardin ; et vers dix heures, la sonnerie du téléphone retentit, ma femme à proximité de l'appareil répondit et j'entendis : « Si, je vous assure, il est là devant moi dans le jardin ; oui je suis sûre ». Me doutant qu'il se passait quelque chose d'anormal, j'accourus, mais la conversation était terminée.

Je descendis au dépôt et, en chemin, je rencontrai Jacky, lequel m'informa qu'un violent télescopage avait eu lieu entre la loco motive conduite par Boudier (et son aide Pesquidoux) et un wagon-citerne allemand plein de bière qui avait déraillé et se trouvait en plein sur la voie empruntée par Boudier. J'ai vu les photos de la locomotive : une 9400 dont il ne restait plus que le châssis, le choc avait été d'une violence inouïe, ne laissant aucune chance à nos deux agents qui furent tués sur le coup.

Lors des premiers constats, la gendarmerie aurait dénombré les restes de cinq mains d'où l'hypothèse que je pouvais être au nombre des victimes et le coup de téléphone chez moi.

Les deux pauvres victimes eurent droit à de grandioses funérailles. Une assistance énorme, très émue se recueillait. Fernand avait été mon voisin dans les cités, je le connaissais bien pour sa droiture et son professionnalisme exemplaires. Quant à Pesquidoux, je l'ai vu arriver à Laroche extirpé de son Midi, il avait eu du mal à s'adapter dans nos contrées humides.

À la suite de cet accident, mon collègue Falcon organisa une réunion spontanée avec pour thème : la sécurité en relation avec le drame. Nous avons conclu qu'il faudrait une alarme radio. En effet, le déraillement avait eu lieu peu avant la collision et le conducteur du train déraillé n'avait pas eu le temps de mettre en œuvre les procédures d'urgence. Quelques années après, le

vœu (le la radio avec le système suggéré fut exaucé mais hélas trop tard. Ce système a certainement sauvé des vies mais pas celles de nos deux amis qui ont laissé cinq orphelins et deux veuves.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1975, je me retrouvai de nouveau derrière le guichet au service de la commande, quittant à regret la ligne. La routine reprit. Toutefois était apparue la grille qui donnait un surcroît de travail puisqu'il fallait toujours mettre à jour les feuilles et la grille laquelle a été conçue pour un planificateur, nouvelle fonction qui sera créée bien plus tard. On reparlera bien sûr de l'évolution de cette organisation avec l'apparition progressive de l'inévitable informatique. En attendant, cette grille apporta, au moins pour les agents de conduite, un certain confort en leur permettant de mieux organiser leur vie avec au minimum, l'indication des dates de leurs repos hebdomadaires, certains incluant un dimanche. Apparut également la grande révolution que fut l'attribution des congés de longue durée, sous la forme d'une nouvelle instruction qui, si elle avait le mérite d'exister, était loin de faire l'unanimité. Un groupe de travail, dans chaque dépôt, fut constitué de représentants syndicaux créant leur réglementation locale basée sur un tour de rôle, car les congés n'étaient accordés que de mai à octobre. On en profita aussi pour octroyer équitablement une des fêtes principales : Noël ou le jour de l'an, le premier étant le plus convoité. Cette méthode ne fit pas l'affaire de tous, car les familles nombreuses n'étaient plus prioritaires dans l'instruction officielle ; mais les échanges de périodes étaient possibles ; il y avait, en effet, des agents qui faisaient construire leur maison et passaient ainsi leur période de congés à manier la truelle ou le pinceau. Pour ceux qui prenaient leur période de congés en dehors de celles qui sont le plus demandées, une prime compensatrice non négligeable venait consoler celui qui devait se contenter des pluies d'automne et laisser ses enfants aller seuls à la mer ou à la montagne.

Comme certains font de la prose sans le savoir, nous faisons de la gestion, mot qui

deviendra à la mode et que la grille contribuera à affiner. Quelques années avant, on jugeait un sous-chef à sa mémoire et à sa vitesse d'exécution de son travail et de ses décisions. Il semble bien maintenant - cela aurait toujours dû être de mise - qu'on juge sur les résultats de gestion qui se contrôlent mathématiquement : x journées de travail programmées occuperont un nombre égal d'agents, en ajoutant les formations, les congés normaux ou les absences pour maladie, il doit rester zéro ; sinon, les agents restés à disposition sont une charge non rentable. C'est simple.

Après tout, je me demande aujourd'hui si je n'aurais pas eu intérêt à continuer ce métier qui avec l'habitude devient vite une sinécure pour qui est calme et suffisamment maître de soi. Mais, je m'étais fixé un objectif : la ligne ! Décidément, quand on est jeune, on aime la complication ...

Ainsi, deux ans s'écoulèrent et, cette fois, je supputais mes chances d'obtenir la place très convoitée de chef de traction surveillante en ligne au Morvan, puisque Gégène, le titulaire, avait annoncé son départ en retraite. J'aurais dû ne rien dire, ne rien bousculer. Comme je voulais préparer, cette fois, un peu mieux mon nouveau stage en ligne, je m'avisai bien imprudemment d'aller questionner mon chef d'établissement : « Alors, chef, c'est moi qui prends le Morvan ? » Cela lui mit la puce à l'oreille, il comprit tout de suite que la place devait être bonne. Si bien qu'il revint vite à la charge ; il avait, comme à son habitude dû consulter l'échelon supérieur ; il me dit ; « Mais, il n'y a pas de SUL Morvan » ; et bien vite, il créa des CTRA SUL polyvalents en répartissant la quelque quarantaine de conducteurs thermiciens dans les cinq équipes ainsi constituées. Cette nouvelle organisation ne déplut pas à mes collègues, même si certains d'entre eux n'avaient pas une grande expérience de cette traction, ni côtoyé les lignes du Morvan et de l'Est, non électrifiées. Une autre révolution s'était préparée. Dorénavant, chaque dépôt s'organiserait pour former ses futurs conducteurs, en particulier les conducteurs thermiciens, et je fus choisi pour animer cette formation. Pour exercer correctement cette nouvelle fonction, mon

équipe de conducteurs fut réduite de moitié et remplacée par une douzaine d'élèves conducteurs qui ne faisaient que de petits parcours sur le Morvan, me laissant ainsi beaucoup de temps pour m'organiser et préparer les cours de l'école que j'animais.

Une excellente préparation pour les nouveaux chefs de traction à la surveillance en ligne consistait à être désignée pour assister à l'examen oral des élèves conducteurs ce qui permettait de déceler les insuffisances ou les doutes sur leurs capacités et de les suivre lors de la partie pratique de l'examen (une sorte d'épreuve de rattrapage). Le déroulement de l'examen oral avait changé. On mettait le candidat dans la situation de son métier : ce qu'il devait faire dès sa prise de service, se mettre au courant des situations d'urgence, des modifications diverses ligne et locomotives puis on lui faisait préparer la locomotive, réciter les agrès de sécurité qu'il devait emporter et ceux qu'il devait trouver dans la locomotive. Ensuite, l'évolution depuis le dépôt et la mise en tête du train, les essais avant départ puis se déroulait la conduite du train avec au moins un cas de situation dégradée...

Nombreux agents étrangers venant retarder mon avancement, je me rendis compte que ma mutation à Paris ne fut pas appréciée. Je quittais donc, au bout de vingt ans, ce dépôt et sa ville Migennes, où pourtant je suis né. Bien sûr, on regrette toujours sa jeunesse : l'agglomération était alors très animée, sous l'époque du maire du moment, et je me souviens du congrès des anciens apprentis de la SNCF qui avait eu lieu dans notre modeste ville, en 1955. Lors de la réception dans les salons de l'hôtel de ville, l'invité était - excusez du peu - le célèbre Stéphane Mermier, directeur du grand réseau Sud-est ; celui-ci répliqua au discours de bienvenue que : « Malgré les graves inconvénients dus aux réductions d'effectifs à cause de l'électrification de la ligne impériale, nous n'oublierons pas l'avenir de votre ville. »

Effectivement, à la faveur d'une extension du trafic, l'effectif des agents de conduite fut bien renforcé à partir des

années 1960, surtout par des gens de la région de Nevers, devenue excédentaire depuis la disparition de la vapeur (eux aussi connurent cet impitoyable exode.)

Je quittai donc une occupation de chef de traction en ligne pour me retrouver au service de la feuille dans un dépôt plus important. Mais, en acceptant de monter à Paris, j'avais bien sûr ma petite idée en tête. 1979-1980, c'est la naissance du TGV de Paris-Sud-est. Je sais qu'on n'attendait pas après moi au dépôt de Paris...

Je regrette que le savoir que j'avais accumulé n'ait pu être transmis correctement à d'autres, comme j'aurais souhaité bénéficier moi-même. Ce serait un travail rentable qu'un groupe écrive tous les tours de main, tous les trucs de métier si longs à acquérir et que les instructions ne font qu'effleurer : faut-il que les jeunes passent leur temps à étudier quelques principes et trouvent le reste tout seuls. Quelle perte de temps ! Quels risques de l'aux pas !

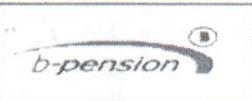
Mais c'est un comportement bien humain : moi qui peux donner, je n'ose pas ou je ne sais pas provoquer ce don. Vous autres qui pourriez recevoir, pourquoi ne pas oser solliciter un trésor qu'on vous offre gratuitement ? Est-ce la différence d'âge, de génération qui bloque ? Est-ce que les plus jeunes prennent les vieux pour des gens dépassés ? C'est vrai qu'il y a souvent un peu des deux. Mais il y aurait beaucoup à gagner à communiquer davantage en des réunions et non des messes où l'on vous assène ce que l'on sait déjà ou qui peut être distribué sous forme écrite.

Je me souviens, dans les années soixante, il y avait les « conférences facultatives » qui étaient ces sortes de réunions animées par un chef de traction et où les élèves pouvaient venir librement parler de leur futur métier afin de s'améliorer en prenant connaissance des incidents de toute la région. Il était important de se faire confirmer une bonne compréhension des textes lesquels peuvent paraître clairs mais comportent des points obscurs. Poser des questions était difficile car on craignait de paraître ignorant ; souvent, les participants qui étaient dans le même cas que nous étions

satisfaits de nous voir poser des questions qu'eux-mêmes avaient au bord des lèvres.

Les syndicats n'acceptaient pas ces « conférences ». Ils voulaient qu'elles soient prises en compte dans le temps de travail, donc rémunérées. Pour en dissuader les amateurs, ils rappelaient qu'en cas d'accident de trajet, les assurances ne vous prendraient pas en charge ; si bien qu'il n'y avait que les candidats élèves conducteurs qui venaient. Cette pratique disparut faute de participants.

Alors faut-il tout formaliser sur le papier ? Pourtant, bien des tours de main ne se transmettent qu'oralement et visuellement. C'est là que naît la fonction de tuteur ou de moniteur, notion qui commence à prendre forme pour le bien de tous.



# Vendredi 13 Janvier 2012

CONDUCTEUR DU  
DERNIER MOMENT  
PENSIONNE AU  
PREMIER INSTANT

## Mise à la retraite de Gerard Bertrand



**A cette occasion , Gerard a  
l'honneur de vous convier  
à partir de 16h30, à prendre le  
verre de l'amitié à  
l'ancien buffet de la gare d'Angleur**

Pour rejoindre Angleur  
soit en voiture par le tunnel - sortie 36  
soit en train via GWK ... ou FAY









Explications complémentaires sur le site internet de l'association : [www.ctelege.be](http://www.ctelege.be)

Notre site [www.ctelege.be](http://www.ctelege.be)

## Chapitre IX

### Enfin Paris

J'arrivais rapidement à Paris. Auparavant, Georges Vaudet, inspecteur à Paris, m'avait appelé et demandé : « Dis-donc Pierre, sur tes desiderata, tu as indiqué Paris ; tu ne te dégonfles pas ? »

Depuis longtemps, de longues discussions avec mon épouse nous avaient décidés à connaître d'autres horizons. Peu enthousiasmés d'aller à Paris, de quitter les copains, les enfants firent d'abord grise mine ; nous finîmes par opter tous pour Paris. Ce fut la course pour les inscriptions aux écoles : personne n'eut à le regretter, les enfants l'avouèrent bientôt.

Nous étions logés rue Coriolis à moins de trois minutes du dépôt du Charolais. Les écoles étaient à dix minutes.

La voie principale N° 1 passait au pied de l'immeuble. La locomotive diesel CC 72000, en tête du train Paris-Clermont nous réveillait en sursaut, à 7 h 05 tous les matins. Puis, c'était la ruée des banlieusards dans la rue Coriolis qui resta pavée encore longtemps, ce qui rendait la circulation très bruyante. Heureusement que toute la tribu rentrait à la campagne le week-end pour se ressourcer. Une nouvelle vie commençait.

Encore quelques semaines avec des horaires décalés et le travail sédentaire de programmation puis de chef de feuille commencèrent.

Chaque dépôt, malgré une organisation nationale du travail unifiée, n'avait pas manqué de garder ses particularités : ici, ce qui frappait, c'étaient les relations d'organisation entre le dépôt principal et son

annexe banlieue, située dans la gare souterraine. Par exemple, vers midi, le coursier nous apportait, la feuille banlieue exprimant les besoins en personnel dont cette annexe avait besoin -, on sentait un lourd différend dans ces deux entités pourtant sous l'autorité d'un même chef d'établissement qui semblait asseoir son autorité sur ces petits rituels de dictateur. Quant à moi, j'acceptais difficilement ces anomalies très gênantes pour le travail et surtout génératrices d'un gâchis inacceptable. Certains jours, il fallait fournir douze personnes pour le lendemain matin. Je comptais bien changer tout cela par une programmation commode et adéquate ; mais il fallait se conformer aux usages que les collègues avaient adoptés. Et, après tout, comme j'étais venu avec d'autres objectifs, le mieux était d'attendre patiemment les épreuves qu'on voulait me faire subir.

L'autre difficulté consistait à gérer les périodes de pointe de février, pour les départs aux sports d'hiver. Un vendredi soir, veille de départ de la zone parisienne, une batterie de cinquante trains supplémentaires étaient à équiper. Or, mon chef direct, récemment nommé chef de dépôt mouvement, avait signé la programmation ; il n'avait pas conscience et moi non plus, de cette particularité d'organisation demandant des moyens exceptionnels en personnel. Heureusement, André Dumont - un ancien - m'alerta un peu tard, mais je le remercie de l'avoir fait ; sinon je me rends compte que j'aurais eu à assumer l'erreur ayant pour conséquence de demander le secours des autres dépôts et de supprimer des trains de fret. Je me demande si ce n'est pas un piège que l'on m'avait tendu dans ce curieux dépôt parsemé de quelques personnes aux agissements douteux, jaloux de leurs prérogatives. Pour les dépôts d'une même région, le chacun pour soi prévalait. Je

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 !

# SOLUTIONS AUX JEUX

n° 5

SUPERVISION PAPOTER  
 ANERIE IMPUDEUR IRA  
 VITRAIL PESES ECRIS  
 ATRE LIMON MOTTE ES  
 MISOLES GOSIERS I  
 MUE PARMESAN SEVERE  
 ESSAI ROSETTES OUED  
 NU INTER CERCUEILS  
 TRONES ACTUEL PS ST  
 PUE ARBRES ALIENEE  
 CEREBRALE ESTOC UNE  
 FESSU DEES SE BERETS

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



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



