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 - JUIN 2013 - N°121 - LIEGE X

HELPER

PROGRAMME DES ACTIVITES DE L'AMICALE

Vendredi 18 Janvier 2013	Assemblée Générale	19H30 Dépôt des conducteurs
Samedi 16 Mars 2013	Repas de retrouvailles	Robertissimo à Embourg
Samedi 6 Avril 2013	Expo Golden Sixties	En gare de Liège Guillemins
Samedi 4 Mai 2013	Excursion	
Samedi 03 Août 2013	Barbecue avec sa journée détente et match de foot	
Samedi 12 Octobre 2013	Bal avec son souper	Le Normandie A Dolembreux
Vendredi 17 Janvier 2014	Assemblée Générale	19H30 Dépôt des conducteurs

Dernier train

Marc
Latet
31 Mai

Arrivée en gare de Liège Guillemins et verre de l'amitié à la gare d'Angleur

Une fois de plus, la météo fut avec nous lors de notre balade à Pairi Daiza, une journée bien remplie, riche en découverte et agréable à souhait.

Nous continuons sur notre lancée en vous proposant notre traditionnel barbecue dans la campagne verdoyante de Beaufays ; en feuilletant notre journal, vous y découvrirez tous les renseignements afin de nous y rejoindre nombreux.

Lors de nos différentes activités, nous nous efforçons de proposer des prix attractifs pour tous grâce à vos cotisations ; merci aux retardataires qui vont s'acquitter de cette noble tâche.

C'est avec une immense tristesse que nous avons appris le décès de Jean Bodson ; époux attentionné, père toujours disponible et papy attachant, il laisse derrière lui une famille éplorée. Nous garderons longtemps le souvenir d'un grand ami et d'un collègue généreux.

Jean Marenne

1870

ETAT UNIS

HELPER

L'âge d'or du réseau Amériquain

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

Les dépôts de pied de montagne

Au XIXI siècle, lors de la construction des lignes de chemin de fer, les ingé-nieurs se heurtent au problème du manque de puissance de la locomotive à vapeur par rapport aux taches de plus en plus difficiles qui lui sont imposées. les locomotives de l'époque ne peuvent accepter des rampes de plus de 6 à 10 % o sur les grande, lignes courantes sans perte importante (le vitesse, et, pour les lignes de montagne, des rami -w-s de plus de 20 ou 30 ‰ demandent alors la mise en œuvre de locomotives spéciales, lentes, mais à grand effort de traction. Le problème se pose lorsqu'une grande ligne à profil facile et tracé favorable pour la pratique de la grandes vitesses se trouve subitement au pied d'une mon-tagne. Soit l'on conserve les caractéristiques de la ligne (faibles rampes, courbes à très grand rayon) lors de la traversée de la montagne, mais ceci au prix d'une construction demandant beaucoup d'ouvrages d'art et un coût très élevé, soit, au contraire, on choisit un profil à fortes rampes et un tracé sinueux de type ligne de montagne, et dans ce cas il faut soit changer de locomotive soit ajouter des locomotives de renfort.

De très nombreux ingénieurs choisis-sent, bien sûr, la seconde solution et établissent, au pied des montagnes, des dépôts fournissant alors aux trains des moyens de traction renforcés: c'est le cas des dépôts du Seuil de Bourgogne en France (Laroche, Dijon), des dépôts au pied des Alpes (Chambéry), mais aussi aux États-Unis pour de nom-breuses villes au pied des Rocheuses (Denver, Helper) ou de la sierra Neva-da (Sacramento, etc.)

Helper, petite ville de l'Ouest

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

Une ligne toujours très active

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

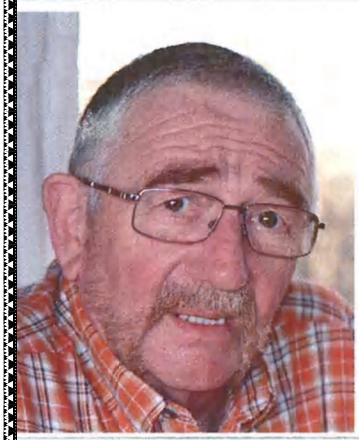
Nous avons appris le décès de:

- De notre ancien collègue Jean BODSON.

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

Le Comité

La vie fut simple, tes mains courageuses, tu aimais les tiens,
tu as su toujours t'oublier pour penser aux autres.
Ne pouvoir t'aider plus, telle fut pour nous la plus grande tristesse.



En souvenir de

Monsieur

Jean BODSON

époux de Georgette MAES

27.11.1949 - 15.04.2013

Son épouse, ses enfants, ses petits-enfants
vous remercient pour vos marques
de sympathie et d'amitié.

Pour info:

INVITATION

À l'occasion de ma mise à la retraite, j'ai le plaisir de vous inviter à la petite réception que mes amis et moi organisons le vendredi 14 juin 2013 au musée de Kinkempois.

Ce sera l'occasion, bien sûr, d'évoquer les bons moments que nous avons vécu à la société (les autres : nous ne nous en souvenons pas) mais aussi de déguster, avec modération, une ou l'autre boisson naturelle transformées savamment par quelques micros organismes guidés par des artistes.

La petite fête se déroulera l'après-midi, mais je ne sais pas encore à quel moment rentrera la HL de mon dernier train que je compte bien assurer ce jour-là.

(Photo : Philippe Smets)

Aussi, je vous demande de noter dans vos agendas (pas en trop petits caractères) la date du 14 juin.

Jean-Claude Croes,
Scsti-T à Kinkempois,
CTC Liège.

Samedi
03 Août 2013

Journée détente avec Barbecue et match de foot.

Nous voici déjà aux portes de l'été, c'est donc avec plaisir que nous vous convions à notre journée de détende. Qui cette année se fera le samedi 3 aout à notre nouvelle adresse habituelle, le terrain de foot de Beaufays.

Pour nos randonneurs une balade d'une dizaine de kilomètre dans cette belle région, vous sera proposée comme chaque année. Le départ se fera du terrain de foot vers 13h 30 (prévoyez chaussure et vêtement adéquat suivant la météo).

Pour les amateurs de foot, un match sera encore organisé l'après-midi par notre collègue Lionel GOTAL.
Les inscriptions pour la participation au match se font auprès de Lionel au 0473/998591.
Comme nous avons droit à un terrain synthétique, il nous a été demandé de porter les chaussures appropriées pour ne pas l'abimer.

Pour les autres qui préfèrent le calme, la tranquillité, nous vous proposons après-midi tranquille en compagnie d'amis et collègues à regarder le match de foot ou à vous désaltérer au bar mis à votre disposition (voire les deux en même temps).

Après le match et le retour de nos courageux randonneurs, vers 17h30, les feux seront activés afin de mettre en route la cuisson de notre barbecue. Celui-ci nous sera servi vers 18h.

Nous voici déjà aux portes de l'été, c'est donc avec plaisir que nous vous convions à notre journée de détende. Qui cette année se fera le samedi 3 aout à notre nouvelle adresse habituelle, le terrain de foot de Beaufays.

Pour nos randonneurs une balade d'une dizaine de kilomètre dans cette belle région, vous sera proposée comme chaque année. Le départ se fera du terrain de foot vers 13h 30 (prévoyez chaussure et vêtement adéquat suivant la météo).

Pour les amateurs de foot, un match sera encore organisé l'après-midi par notre collègue Lionel GOTAL.
Les inscriptions pour la participation au match se font auprès de Lionel au 0473/998591.
Comme nous avons droit à un terrain synthétique, il nous a été demandé de porter les chaussures appropriées pour ne pas l'abimer.

Pour les autres qui préfèrent le calme, la tranquillité, nous vous proposons après-midi tranquille en compagnie d'amis et collègues à regarder le match de foot ou à vous désaltérer au bar mis à votre disposition (voire les deux en même temps).

Après le match et le retour de nos courageux randonneurs, vers 17h30, les feux seront activés afin de mettre en route la cuisson de notre barbecue. Celui-ci nous sera servi vers 18h.

Au menu:
Pour les adultes une brochette et une saucisse.
Pour les enfants une brochette ou une saucisse.
Accompagné de pommes-de-terre et crudités
Et dessert : un morceau de tarte aux choix.

Informations pratiques:
- Nous vous fournirons une assiette et des couverts en plastique pour le repas, vous pouvez venir avec vos assiettes et couverts, si vous préférez.
- Pour les randonneurs des chaussures adéquates.
- Pour ce qui concerne le match de foot voir avec Lionel Gotal

Les inscriptions doivent nous parvenir avant le 25 juillet, 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.

Adresse du jour: RSC BEAUFAYS

Voie de l'air pur à 4052 Beaufays

Payement au compte de l'amicale

BE76001150613895 - IBAN GEBABEBB

Bulletin de participation barbecue du 03 Août 2013

Bulletin à faire parvenir au secrétariat avant le 25 juillet.

Je soussigné ……désire participer au barbecue du 3 Aout 2011.

Inscription:

……. Adultes en règle de cotisation	….. X 10 €	=……€
……. Adultes non membres	….. X 12 €	=……€
……. Enfants « saucisses »	….. X 6 €	=……€
……. Enfants « brochette »	….. X 6 €	=……€
	TOTAL	=……€

Que je verse au compte BE76001150613895 de l'Amicale. Signature

Bulletin de participation
Au Barbecue.

MOTS CROISÉS :

HORIZONTALEMENT

1 : Ragoûts Ce mouton. 2 : Comme de la toile à gratter. 3 : Effleurer doucement. 4 : Existe vraiment. Aller dehors 5 : Devant le pape. Diplôme d'études supérieures. 6 : Assemblée en France. Professeur en abrégé. 7 : Ce qui est accessoire. 8 : Dessin sur un mur. Il est jeté par un magicien. 9 : Diffuse sur les ondes. Fera le chemin. 10 : Groupe de vingt-sept États. Élan qui permet des s'envoler. 11 : Acheteur potentiel. 12 : Guetter. Pronom personnel.

VERTICALEMENT

A : Femme dans le besoin. B : Accumule des tas de choses. Esprit de l'être humain. C : Ce que l'if est toujours. Brasse ou papillon. D : Début d épitaphe. E : Cent mètres carrés. Réserve de glaçons. Écran du salon. F : Plats de riz à l'italienne. Cela s'adresse à un noble anglais. F : Qui viennent de. Regarde de haut. G : Arrivées à la maternité. Escaliers d'entrées. H : Enchâsser dans ia monture. C est une gifle' ou une pâtisserie

	A	B	C	D	E	F	G	H
1								
2								
3								
4				■				
5			■				■	
6						■		
7		■						■
8				■				
9					■			
10			■					
11		■						
12						■		

MELI MASQUE :

AGENCES
APPATEE
AVIVES
CACAOYER
COSSE
DÉMASQUE
DÉTARTRE
DÉVOREUR
ÉCOSSAIS
EGOISME
HÉRITAGE
HORODATÉ
JAUNISSE
MOTIF
PARQUANT
PIROGUE
PRISE
REBATTRE
REHAUSSE
SÉQUENCE
SÉSAME
TORÉADOR
TROUVER
VACILLER

E	A	E	J	E	B	A	C	A	C	A	O	Y	E	R
G	P	S	A	A	G	M	O	T	I	F	P	R	R	U
A	P	S	E	E	U	O	T	S	T	A	I	O	T	E
T	A	O	N	M	A	N	I	R	I	V	R	D	R	R
I	T	C	L	L	A	A	I	S	E	I	O	A	A	O
R	E	H	A	U	S	S	E	S	M	V	G	E	T	V
E	E	U	Q	S	A	M	E	D	S	E	U	R	E	E
H	O	R	O	D	A	T	E	S	E	E	E	O	D	D
V	A	C	I	L	L	E	R	E	B	A	T	T	R	E
P	E	S	I	R	P	S	E	Q	U	E	N	C	E	T

SUDOKU :

Remplissez chaque grille avec des chiffres de 1 à 9, afin que, dans chaque ligne, chaque colonne et chaque bloc de 3 cases par 3, il y ait tous les chiffres de 1 à 9.

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

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

RIONS UN PEU

Corvée du matin :
Le mari :
Chaque matin quand je me rase, j'ai l'impression de rajeunir de 10 ans.
Sa femme lui répond :
Tu devrais te raser avant de te coucher !

Dans une caserne de Gendarmerie, le Capitaine croise un jeune élève-gendarme fraîchement débarqué de l'école de gendarmerie.
- Comment vous appelez-vous, mon garçon ?
- Yves, et vous ?
Le capitaine, furieux, s'écrie :
- Mon petit bonhomme, je ne sais pas d'où vous arrivez, mais sachez que je suis le Capitaine et que je m'appelle Mon CAPITAINE. De même, dans ma compagnie, j'appelle les gens par leur nom de famille. Si vous vous appelez Yves Tartempion, je vous appellerai Tartempion, mais pas Yves. Me suis-je bien fait comprendre ?
- Oui, mon capitaine. »
- Alors, c'est quoi votre nom de famille ?
- Montcherry.
- Très bien, Yves, au travail.

L'instituteur :
- Thomas, dis-moi un peu qui d'entre vous est venu hier voler des pommes dans mon pommier?
Thomas :
Je ne vous entends pas bien monsieur, vu que je suis sur le dernier banc de la rangée.
L'instituteur :
C'est ce qu'on va voir ! Viens ici t'asseoir à ma place J'irai m'asseoir à la tienne et à ton tour, tu me poseras une question.
Ils échangent leur place et Thomas fait ce que l'instituteur lui a demandé.
- Maître, qui est venu dormir avec maman alors que papa était de service de nuit?
L'instituteur :
- Tu as raison Thomas, on ne comprend rien ici dans le fond!

Un mari dit à sa femme sur le point d'accoucher :
- Si le bébé te ressemble, cela va être extraordinaire.
La femme répond :
-Si le bébé te ressemble, cela va être un miracle.

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

par la formation et le suivi de ses serviteurs, les fidèles conducteurs. Ce fut une première en France et même au monde de mettre en service des trains qui allaient rouler à une vitesse commerciale de plus de 250 km/h. On n'était pas inquiets, la mise en route s'étant faite progressivement. Pour l'ouverture, on n'avait pas droit à l'erreur ; nos gars étaient fin prêts.

Puis, le tronçon sud fut mis en service. Nous étions proches de la date d'ouverture officielle ; les essais se faisaient en une seule journée grâce à la jonction d'entrée directe à Saint-Florentin, lieu où la ligne PLM croise la ligne nouvelle.

Une fois, le thème de l'essai fut la mise à l'épreuve de nouvelles boîtes d'essieux. Il y avait donc un conducteur dans chaque cabine. Nous devions aller à Montchanin à la vitesse maximale de 300 km/h. Celui qui était en cabine arrière reprit les commandes pour faire demi-tour et retourner à Tonnerre, sans perdre de temps, afin de tester l'aptitude des roulements à la grande vitesse. Tout à coup, juste au droit de l'autoroute du Soleil que nous croisions, une disjonction se produisit -, étant à l'arrière, j'ouvris légèrement l'imposte de la cabine ce qui me valut de recevoir une bonne douche d'huile chaude. En effet, le transformateur de la motrice arrière avait explosé. Il fallait envisager le retour vers Paris. M. Metzler était inquiet, comment rentrer avec une seule motrice ? Habitué à la nouvelle ligne, je lui proposai de le tenter car j'étais persuadé que le profil, même accidenté, allait nous permettre une bonne performance ; de toute façon, on ne risquait pas de gêner une autre circulation, car on était seuls sur la ligne

Nous repartîmes lentement afin de gravir la rampe qui amène au plateau du tonnerrois ; puis, à la faveur d'une pente, avec la seule motrice qui restait en service, nous atteignîmes le 160 pour remonter sans forcer la rampe suivante et ainsi de suite -, nous parvînmes rapidement à la vitesse de 260 que l'on garda jusqu'à la sortie. Le risque d'une telle pratique était l'échauffement exagéré des moteurs de traction ; c'est pourquoi cette procédure est exceptionnelle et a été par la suite réglée par des directives très précises.

Les travaux touchaient à leur fin et un samedi le responsable équipement de Montchanin invita une partie de la population à un voyage commenté sur la ligne jusqu'à Vaux-Mort. L'intercirculation permit à quelques privilégiés de venir en cabine et de découvrir leur région sous un angle nouveau. Revenus à Montchanin, nous fûmes reçus sur une voie pourvue d'un quai provisoire en terre.

Une dame très intéressée par l'animation en cabine de conduite était restée avec l'équipe ; elle échappa à notre surveillance, lorsque nous l'aperçûmes, bloquée avec un pied dans une marche d'accès à la cabine et l'autre fiché dans le sol mou. Je dûs la saisir à bras-le-corps, aidé de mon conducteur, pour l'arracher à cette inconfortable position.

En janvier 1981, j'appris qu'il se préparait un évènement en grand secret : Gaby et Jacques finirent par m'avouer qu'un record du monde de vitesse sur rail était en préparation dont le nom de code était Opération V 10 - autrement dit vitesse cent mètres par seconde, soit 360 kilomètres à l'heure -, ceci afin

de rassurer les responsables commerciaux et les futurs clients sur la sécurité de ce convoi sur rail qui n'était prévu pour rouler qu'à 260 km/h en service commercial. Les essais débutèrent rapidement avec de nouveaux bogies ayant un rapport d'engrenage modifié -, j'appris aussi que le point de départ était le pont sur le Serein près de Saulieu. Peu de temps après, M. Metzler prit la peine de venir m'accompagner et m'expliquer l'organisation de ce record.

Sa philosophie controversée par les conducteurs fut de faire confiance aux cadres ; quatre d'entre eux furent désignés pour cette mission : deux chefs de traction de Strasbourg qui avaient mené les essais dans la plaine d'Alsace et les deux premiers CTRA du Sud-Est, Ruiz et Jacquot, ce dernier inspecteur à cette époque.

Ce record s'est déroulé très près de chez moi. Aussi ai-je été un peu déçu mais peut-être pas autant que les Lyonnais !

L'ouverture, prévue pour le 27 septembre 1981, approchait et, quinze jours avant, la direction avait fort justement organisé une simulation du service commercial ; il s'agissait d'un service qui mettait en jeu tous les sillons prévus à l'ouverture de la ligne nouvelle. Tous ces trains furent accompagnés d'un CTRA ou d'un inspecteur de la division du transport connaissant le TGV, Le service commercial participait également, profitant de cette occasion pour former ses agents commerciaux trains, plus connus sous le nom de contrôleurs. Le service restauration fit aussi quelques essais.

Comme il y avait beaucoup moins de cadres que de conducteurs, nous fûmes soumis à rude épreuve avec des journées longues, des repos souvent très courts, pendant dix jours d'affilée.

Je voudrais profiter de ce passage concernant la conduite des engins moteurs auquel n'échappe pas le TGV dont les cabines de conduite sont très bruyantes. Nos grands dirigeants avancent que celles-ci ont la climatisation, alors que leurs bureaux en sont dépourvus. J'ai connu la période d'été 1980 où la température (les cabines dépassait les trente degrés, sans pouvoir aérer à cause du bruit causé par la grande vitesse. De plus la climatisation est un outil insuffisant qui apporte son lot de maladies respiratoires.

En 1980, on ne sait qui le décida mais dans notre dépôt, le patron nous imposa de travailler environ un week-end par mois ; et comme il ajouta qu'on était pas obligé de se tenir en réserve dans l'établissement, je profitais de l'occasion pour faire une expérience lors du week-end prolongé de Pâques, soit trois jours : le samedi, je fis un aller-retour de Paris à Genève -, le dimanche : un aller-retour de Paris à Marseille ; enfin le troisième jour, un aller-retour de Paris à Montpellier. Résultat je n'avais subi aucune fatigue palpable mais j'avais les cervicales très douloureuses, autant dire bloquées !

Trop de gens s'en tiennent à un parcours et intéressés par ce métier, ses découvertes avec le plaisir et la motivation favorisée par les paysages traversés, déclarent ce métier le plus beau du monde et même jusqu'à M. Etienne Cattin qui certes fit un stage sur les machines qu'il décrivit dans les Dévorants, à l'époque où il était jeune et ne fut jamais atteint par l'habitude car vite sa montée dans la hiérarchie le mit à

l'abri des secousses des machines, le préserva des horaires désordonnés qui péjorent le sommeil pour la vie, engendre des habitudes néfastes dans la façon de s'alimenter... Celui qui écrit cela a connu la conduite des locomotives de 1956 à 1971 ! Il a notamment, lors de ses fonctions d'aide-conducteur de 1956 à 1962 beaucoup appris des habitudes, des coutumes, des travers des nombreux conducteurs qu'il a pu côtoyer alors d'une façon très différente de la période où il était leur chef et où le comportement de l'agent accompagné est fort différent, réservé et prudent sachant que accompagné, c'est un moment à courber l'échine pendant quelques petites heures, en attendant la prochaine rencontre dans trois ou quatre mois. Je le sais peu de gens peuvent vivre et comprendre cette vie de roulant qui n'a rien d'une sinécure.

En ce mois de septembre, la météo fut très favorable, et rien d'anormal ne se présenta au cours de cette répétition.

L'automne arrivant, les vents plus soutenus d'ouest et du nord, nous firent découvrir un soulèvement important de la caténaire, laquelle se décrocha plusieurs fois, provoquant l'arrachement sur plusieurs kilomètres. Les premières mesures consistèrent à utiliser le pantographe avant, ce qui n'empêcha pas les incidents de se renouveler -, puis à installer des anémomètres dans les zones les plus sensibles pour réduire la vitesse à 220 km/h en cas l'alerte-vent ; on découvrit enfin la solution qui consista à bloquer la hauteur du pantographe car la distance de la caténaire au rail est constante (il n'en est pas de même sur les lignes classiques).

J'eus un jour l'ambassadeur d'Argentine en France ; malheureusement pour lui, l'alerte-vent était signalée ; bien entendu, on obéissait à l'ordre ; mais un cadre doit être capable d'initiative. Ce jour-là, je me dis « Si l'on effectue le parcours à 220 km/h, la personnalité dira « La SNCF et son 270 km/h à l'heure, ce n'est pas ce que j'ai vu !... » Connaissant bien le terrain, je pris donc la liberté de faire un petit parcours à pleine vitesse.

L'hiver arriva : lors de la traversée du Morvan, nous roulâmes un jour sur un tapis de neige qui se collait sous les caisses. Puis à l'arrêt à Paris, par l'effet de chaleur des boîtes, cette neige fondit et alla se réfugier dans les carters d'huile des ponts de transmission formant une mayonnaise risquant de détériorer les pièces de transmission. Il fallut remplacer l'huile à chaque parcours jusqu'à ce qu'on modifie la forme du joint de protection pour obtenir une bonne étanchéité.

Je sais aussi que M. Metzler, le grand capitaine du vaisseau TGV, n'a pas beaucoup dormi à cette occasion !

Avant de passer en service commercial, une telle réalisation méritait bien une inauguration. Alors, la veille de cet événement, on fit une répétition grandeur nature.

J'allai chercher les invités de la région Bourgogne - Franche-Comté à Besançon puis à Dijon ; nous entrâmes sur la ligne nouvelle par le raccordement de Pasilly où, exceptionnellement, on changea de sens pour redescendre en direction du sud à destination de Montchanin.

Mais, pendant cette répétition, un violent orage éclata et endommagea la sous-station de Pasilly, au moment où l'on commençait la noria des retours. Tous les trains furent arrêtés, on ne passait plus. Les rames qui remontaient vers Paris, durent aller vers le sud pour regagner à Mâcon la ligne PLM.

Il est heureux que cet orage se soit produit lors de la répétition ! Cela donna un bon exercice aux opérateurs du PC et aux dépanneurs de la sous-station électrique.

Et le jour tant attendu arriva ; ce fut l'inauguration du 21 septembre 1981. Il y avait eu, au mois de mai, un changement de président de la France ; beaucoup d'invités déclinèrent l'invitation et il y eut même une manifestation de l'ancienne majorité qui revendiqua la réalisation du TGV. Cette opposition passa inaperçue ; il est vrai que les forces de l'ordre étaient en nombre important, masquant ce petit groupe.

Ces défections inattendues firent le bonheur de quelques habitants qui furent invités pour remplacer les élus défaillants. Et le TGV présidentiel arriva. Lorsque nous eûmes garé notre rame, je revins à pied, passant par les petits itinéraires qu'on finit par connaître et je me trouvai, débouchant par le passage réservé aux handicapés, derrière un cordon de CRS qui formaient barrage.

Personne ne pouvait me voir et lorsque le cortège des personnalités défila pour entamer la cérémonie d'inauguration, les officiels passèrent raides comme dans les films du début du siècle ; seul Georges Marchais faisait le pitre, saluant joyeusement, tout amusé de sa célébrité

Le discours du président de la République nous annonça la poursuite du programme TGV par la construction de la ligne Atlantique : puis les ripailles suivirent. Les retours vers Paris, Lyon et la Bourgogne se passèrent sans problème.

Le 20 septembre, ce fut l'inauguration de la relation internationale Paris – Genève. Il y eut une réception à Montchanin, puis un arrêt à Bourg-en-Bresse où des délégués CGT arborant fanions rouges et cocardes autocollantes prirent d'assaut la rame. Ce n'était pas prévu et une personnalité importante de la SNCF, effrayée par cette horde, nous fit l'honneur de sa présence dans la cabine de conduite.

Tout ce monde se rendit à Genève dans un grand restaurant, au bord du lac ; aux personnalités suisses, notre ministre des transports, C. Fiterman ne manqua pas de citer la formule restée célèbre mentionnant que le TGV faisait gagner du temps sur le temps. Je fis placer notre conducteur A. Maréchal, trop tôt disparu, à côté d'A. Thiollière délégué syndical des roulants, Ils purent ainsi échanger leurs points de vue sur la qualification des conducteurs TGV.

A la fin du repas, les serveuses suisses présentèrent un plateau de somptueux cigares dont les délégués du personnel se servirent abondamment, jouant les capitalistes dans cette ambiance luxueuse et bien arrosée.

Et le lendemain, c'était le 27 septembre, premier jour du service commercial du TGV. J'eus le plaisir d'accompagner ce premier train qui sonnait le glas de la belle ambiance des TGV d'essais. Au début, il y eut peu de clients -, il est

vrai que l'emprunt d'une seule partie du premier tronçon de la ligne n'apportait pas un gain de temps très appréciable.

Il fallait attendre la mise en service du tronçon nord qui allait raccourcir le temps de trajet de quarante minutes. L'arrivée en gare de Paris-Lyon se fit sans cérémonie ; un seul dirigeant M. Metzler nous accueillit, satisfait d'avoir vu tous les trains arriver bien à l'heure.

J'eus la visite du directeur adjoint de la région Paris-Sud-Est, entre Lyon et Paris. Alors que nous allions entrer sur la ligne à grande vitesse, nous reçûmes un ordre d'arrêt en gare de Sathonay, à cause d'une alerte à la bombe ; c'était la première fois que j'allais vivre un tel événement. Le PC nous donna l'ordre de faire descendre tous les voyageurs sur le quai et nous éloignâmes la rame en pleine voie pour qu'elle soit visitée par le service de déminage : « Comment voulez-vous que l'on fouille tous les bagages, il y en a pour des heures », déclarèrent-ils. Il fallut faire remonter les voyageurs, les faire redescendre avec leurs bagages ; celui qui resterait devrait être fatalement celui qui était suspecté. J'avais traversé la rame et pris les commandes à l'autre extrémité pour gagner du temps. La valise fut trouvée avec à l'intérieur un petit sac de sable et le message d'un déséquilibré.

J'étais vraiment passionné par mon travail sur ce TGV, depuis quatre ans, si bien que je n'entrevoyais même plus d'avancement dans ma carrière ; en prévision d'un renouvellement, je ne me rendais pas compte que mes collègues devaient piaffer d'impatience. C'est ainsi qu'Alain fut intégré au groupe d'encadrement des conducteurs TGV, cela nous retira un tiers des conducteurs dont nous avions la charge et il me fallut prendre en compensation des conducteurs de la banlieue. Cela me permit de mieux connaître ce monde particulier. Par conséquent, tout en continuant le suivi des TGV, je pris connaissance du matériel assez disparate de la banlieue, composé d'éléments automoteurs anciens comme les Z 5100 rustiques, à capacité insuffisante et peu confortables, d'éléments plus modernes les Z 5300 qui me donnèrent pas mal de soucis, et enfin un fatras de matériel composé de voitures inox remorquées par des BB 8500 ; puis des voitures à deux niveaux remorquées d'une façon originale par deux BB 8500, une à chaque extrémité de la rame. Cette disposition préfigurant les futures Z2N, matériel capable de transporter dans de meilleures conditions les voyageurs de banlieue. J'héritai d'un petit groupe de jeunes élèves ou de conducteurs plutôt passionnants avec qui je n'avais pas suffisamment de temps à passer.

Pendant ce temps, le service TGV évoluait. À son origine, ce train ne devait, selon la direction, ne transporter que des voyageurs sur le parcours de Paris à Lyon et ne devait pas aller user ses roues sur les chemins de campagne. Or l'on vit bien que dès la première mise en service, des terminus à Saint-Etienne, Besançon et Genève eurent lieu.

La ligne qui conduit à Genève était passionnante et nous fit connaître des contrées variées et intéressantes. Les conducteurs eurent à apprendre une ligne complexe, dotée d'installations variées comme la signalisation en

A suivre...

Quelques citations

L'amour c'est comme une maladie;
ça finit toujours au lit !

Un journal découpé en morceaux ça n'intéresse pas une femme
mais une femme découpée en morceau, ça intéresse les journaux !!!

Les politiciens, c'est comme les couches des bébés; il faut les
changer régulièrement et ce, pour les mêmes raisons !

SOLUTIONS AUX JEUX

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

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

Pour info:

Si vous désirez nous contacter:
Stéphane Colson:0479/210.958
Nancy Delforge: 0476/860.535
Pour les inscriptions:
David Moens:
0473 / 99.85.38
Fb572050@skynet.be
Apéritif de bienvenue offert
Menu:
3 viandes 12 euros :
1 côtelette, 1 brochette
1 saucisse
2 viandes 9 euros :
1 côtelette, 1 saucisse
enfants 3 euros
Pain gaufrette
Pdt , crudités , dessert sont compris dans le menu.
Café gratuit.
Boissons à 1 euro
BARBECUE
2013
CHEMINOTS GWK
Nous vous attendons.
Venez nombreux
Le 8 juin dès 18h00
Où?
A la salle de l'école primaire
St Joseph Welkenraedt
Entrée située sur la gauche de la résidence
Charlemagne (à côté de l'église)
Activité de grimage pour les enfants.
La soirée sera animée par un DJ
Ambiance garantie