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

P705008

A.S.B.L.

AMICALE DES CONDUCTEURS LIEGE & HUY

Secrétariat et éditeur responsable

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

Composition et mise en page PY. Michelle

Destinataire

PERIODIQUE TRIMESTRIEL - SEPTEMBRE 2013 - N°122 - LIEGE X

«MOUNTAIN» EST

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

Hardy
Francis
06 Octobre

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

www.cteliege.be - amicalefly@hotmail.com cotisation annuelle de 15€ au compte BE76001150613895 - IBAN GEBABEBB

C'est sous un soleil radieux que se sont terminées les vacances cette année, nos petits bouts ont repris le chemin de l'école tandis que les aînés s'y préparent sérieusement.

Au sein de notre amicale, pas de répit puisque, après un barbecue parfaitement réussi, nous préparons déjà la soirée d'octobre, soirée qui clôturera nos activités pour cette année. Nous espérons vous y rencontrer nombreux pour congratuler nos nouveaux retraités.

J'ai malheureusement le triste devoir de vous faire part, si besoin en est, du décès de Roger Vincent collègue super sympa et fidèle participant à nos activités. Nous assurons toute notre sympathie à Maggy et à la famille.

Jean Marenne

1925

FRANCE

« MOUNTAIN » EST

L'âge d'or du réseau Français

Étudiée par l'ingénieur Mestre de la Compagnie de l'Est, cette locomotive devait assurer le service des trains lourds rapides entre Paris et Nancy ou Mulhouse. Elle fut l'une des premières locomotives du type 241 ou «Mountain» européennes, Destinée à remplacer les 231 ou «Pacific», elle n'eut toutefois que peu de succès du fait de problèmes de mise au point.

Puissante, ouï! Rapide, non!

Cette superbe locomotive a fasciné les cheminots de son époque, cal elle fut la première «Mountain» européenne et, esthétiquement, elle fut une réussite complète avec ses grandes roues bien dégagées, sa ligne racée et sobre. En revanche, cette machine aux lignes exceptionnelles, dessinée pour la vitesse, ne put atteindre pleinement ses objectifs. Puissante, elle l'était certes, et elle enlevait sans problème les trains lourds de 800 tonnes auxquels elle était destinée. Mais elle manquait de rapidité.

Caractéristiques technique

Longueur sans tender: 16,2 m
Poids sans tender: 120 t
Vitesse: 110 km/h
Diamètre des roues motrices: 1,95 m
Puissance: 2600 CV
Diamètre des cylindres haute pression: 425 mm
Diamètre des cylindres basse pression: 660 mm
Course des pistons: 720 mm
Surface de la grille du foyer: 4,43 mm
Contenance du tender en combustible: 7 t
Contenance du tender en eau: 30 t

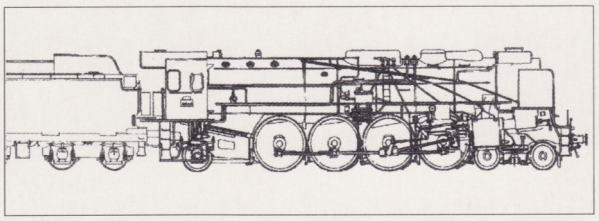
La succession des 230 Est

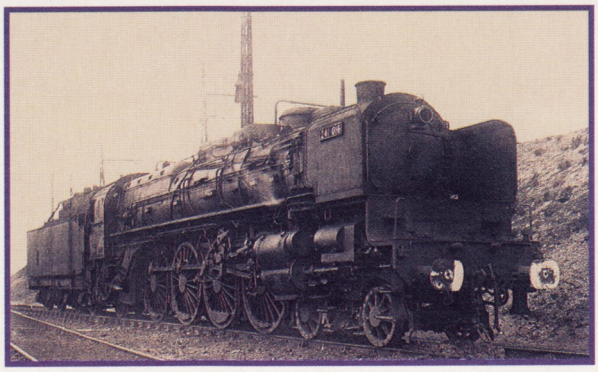
Le réseau de l'Est, vu l'accroissement du poids des trains et les exigences de vites-se, devait logiquement, comme les autres réseaux contemporains, passer au type «Pacific» ou 231. Mais ce réseau disposait d'un remarquable parc de locomotives type 230 et estimait que le type 231 n'ap-porterait rien de plus en matière de per-formances: étant en effet doté du même nombre d'essieux moteurs mais plus lourd, il ajouterait des contraintes de poids et de fatigue de la voie.

Raisonnant donc exclusivement en termes de nombre d'essieux moteurs, la compagnie de l'Est, passée de 2 à 3 essieux moteurs au début du siècle, son-gea naturellement à passer à 4 essieux moteurs durant les années 20. L'accrois-sement du poids des trains laissait en effet prévoir que les «Pacific» seraient rapide-ment débordées dans les années avenir. Un prototype fut donc construit en 1925 et, après de longues mises au point, la série fut construite à partir de 1931. Elle fut de 90 locomo-tives réparties entre les réseaux de l'Est et de l'État.

Un curieux problème de physique

La «Mountain» Est atteignit des puis-sances de plus de 2700 CV à la jante et de plus de 3300 CV indiqués à 120 km/h. Mais des problèmes de stabilité se posè-rent rapidement. C'est sur le réseau de l'État que les choses se gâtèrent avec l'inexplicable déraillement du train 254 Cherbourg-Paris, en 1933, à la suite duquel les 241 virent leur vitesse maxi-male réduite de 120 km/h à 90 km/h, avant d'être relevée à 105 puis 110 km/h. Les travaux du professeur Rocard, menés en Sorbonne, démontrèrent, à partir de ce déraillement, l'importance des mouvements de lacet que les jeux de la voie laissaient toujours possibles, et dont les amplitudes étaient croissantes du fait des mouvements propres de la locomotive. Rocard construit, grâce à notre 241, une théorie mathématique restée célèbre dans l'histoire des sciences et des techniques.





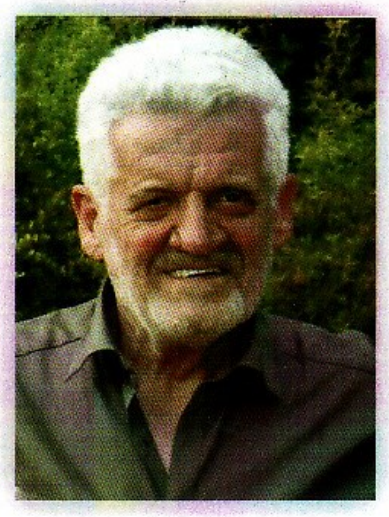
La 241 firent carrière en tête de trains très lourds, peu rapides mais très rentables. Cette aptitude convint parfaitement aux diri-geants des chemins de fer des années d'après-guerre. Les trains de 700 à 800 tonnes, remorqués sans faille à un bon 110 km/h, devinrent donc le lot quotidien de cette belle locomotive.

Nous avons appris le décès de:

- De notre ancien collègue Roger VINCENT.

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

Le Comité



Le malheur de l'avoir perdu ne doit pas faire oublier le bonheur de l'avoir connu.

Maggy, son épouse,
ses enfants et petits-enfants,
ses frères et sa soeur,

vous remercient de tout coeur
pour les gestes de sympathie et d 'amitié,
vos visites et vos fleurs
et du réconfort que vous leur
avez témoignés lors du décès de

Monsieur Roger VINCENT
13 mars 1947 - 21 juillet 2013

Envie d'un week-end en amoureux ?Envie de vous ressourcez? Envie d'être hors du temps l'espace d'un week-end?

Dans un cadre exceptionnel, vous profiterez d'un espace de relaxation privé (balnéothérapie, luminothérapie et cabine infra-rouge). Tout a été pensé pour votre bien-être : bougies, lumières tamisées, musique d'ambiance, encens, draps en lin, literie traditionnelle japonaise, peignoirs, sélection de thé et café, huiles de massage, coffret coquin,...

Qui sommes-nous ?

Il y a une vingtaine d'années, mon époux achète une ancienne dépendance de ferme. Il la restaure progressivement, c'est notre habitation actuelle. Il y a 5 ans, nous avons eu l'occasion d'acheter le corps de logis, les étables et la prairie attenante. En pierres du Pays, la ferme date de 1836. Elle est inscrite à l'inventaire du Patrimoine. Dans le souci de conserver le cachet d'antan, nous avons entrepris de rénover les bâtiments.

D'abord le corps de logis que maman habite et ensuite les étables dont le toit s'était envolé suite aux tempêtes. Nous avons opté pour une rénovation respectueuse du Patrimoine et de l'Environnement. La structure du bâtiment ainsi que son aspect extérieur est resté à l'identique. Nous avons réutilisé les pierres récupérées pour reconstruire les parties effondrées.

Au niveau de la partie du bâtiment destinée à l'hébergement touristique, c'est une rénovation écologique. Nous avons travaillé avec des matériaux écologiques : isolation au chanvre, au liège et à la cellulose de papier, bois FFC, couleurs sans solvant, sol en bambou, récupération des eaux de pluie, chauffage pellets avec échangeur de chaleur, bioélectricité, ventilation mécanique contrôlée,…

Un gîte de charme et de caractère. Ancienne ferme en pierre du pays au coeur d'un village typique des Ardennes (84 m2 sur deux niveaux)

Un petit nid douillet pour un cocooning à deux. Ambiance zen assurée.

Un espace bien-être privé (cabine infra rouge et bain balnéo).

« La Pause en herbe »
Véronique Quitin
00 32 473 94 10 91
info@lapauseenherbe.be
http://
www.lapauseenherbe.be

Samedi 12 Octobre 2013

L'amicale vous convie à son Bal précédé de son repas.

Comme chaque année le comité de l'amicale est heureux de vous inviter au bal de « fin d'année », cette soirée sera précédée d'un repas et de la mise à l'honneur de nos jeunes pensionnés.

Cette année c'est à Dolembreux (Sprimont) que nous vous donnons rendez-vous, à partir de 18h30.

Nous retournons donc au « Normandie » après y avoir déjà été précédemment pour notre repas de retrouvailles du mois de mars il y a quelques années.

Nos pensionnés de l'année passée

A l'honneur cette année nos jeunes pensionnés DEMEYER Philippe 1°Aout 2012, SWINNEN René 1° Aout 2012, TAHAY Roger 1°Aout 2012, DETRY Gilbert 1° Octobre 2012, LEROY Philippe 1°Octobre 2012, HAYON Marc 1°Novembre 2012, STAS Michel 1°Décembre 2012, COUNE Philippe 1°Janvier 2013, CAUWENBERG Joseph 1°Avril 2013, LATET Marc 1°Juin 2013 (parus dans le rail entre Septembre 2012 et Aout 2013).

Après le verre de bienvenue et la mise à l'honneur de nos jeunes retraités, nous dégusterons un repas préparé par l'équipe de Mr Malherbes. Cette année petit changement, nous avons le choix entre deux menus, soit le menu A (au complet) soit le menu B (au complet).

Le menu A:

- Feuilleté croustillant de champignons à l'Ardennaise.

- Le cuissot de cochon de lait aux cinq épices. Poêlée de légumes et gratin dauphinois

- Verrine de mousse mascarpone et pain d'épices au parfum Balley's

Le Menu B:

- Tartare de saumon parfumé à l'aneth.

- Pièce de bœuf braisée sauce au bleu. Pomme croquettes et légumes sautés.

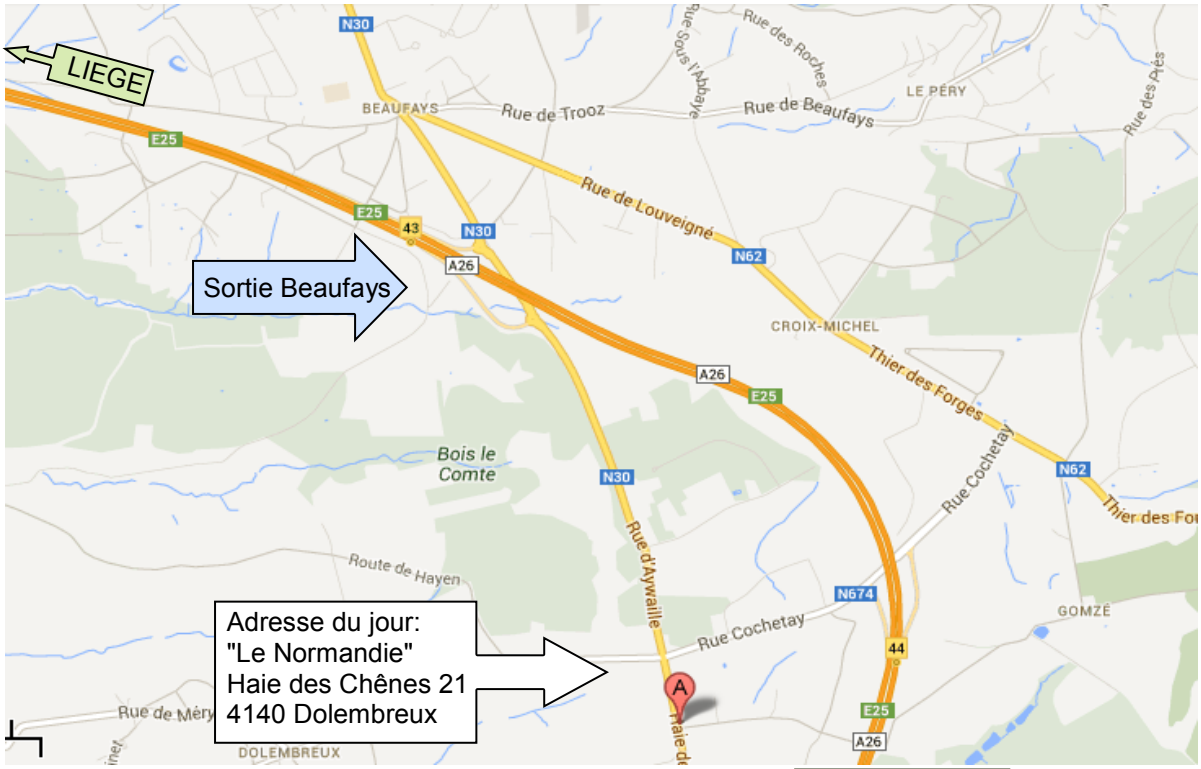
- Coupe glacée aux fruits frais.

Les boissons pendant le repas et la soirée seront à payer directement au serveur.

Une participation de 27€ sera demandée pour les adultes membres, de 32€ pour les adultes non membres et de 15€ pour les enfants de moins de 12 ans.

C'est vers 21h30 , que le DJ de la salle animera la soirée pour notre plus grand plaisir.

Comme certain l'on déjà remarqué, nous ne vendons plus de billet de tombola, avant la soirée. Toutes fois une petite tombola sera organisée le jour du bal. Réservez donc un bon accueil à nos vendeurs quand ils feront le tour des tables.



Les inscriptions doivent nous parvenir avant le 5 octobre, 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.

Payement au compte de l'amicale

BE76001150613895 - IBAN GEBABEBB

Bulletin de participation pour le bal du 12 octobre 2013

Bulletin à faire parvenir au secrétariat avant le 5 octobre.
Je soussigné ……désire participer au bal du 12 octobre 2013.
Inscriptions:

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

Que je verse au compte BE76001150613895 - IBAN GEBABEBB de l'amicale.

Question pour un champion

Question posée par Julien LEPERS en personne lors de la finale des masters de platine réunissant tous les plus grands champions du jeu télévisé .

Top 30 secondes! JE SUIS une chose très utile qui mesure en général dans les quinze centimètres. En temps normal, je suis là, inerte, attendant l'action. On trouve à l'une de mes extrémités un buisson de poils que je porte avec arrogance. Lorsqu'on m'utilise, c'est en m'introduisant promptement, et souvent vigoureusement. Mais il y a les adeptes d'utilisation rapide, comme ceux d'utilisation lente : tout dépend du tempérament et de la condition physique. Cependant la méthode d'emploi est toujours la même : des va-et-vient répétés dans une cavité chaude et humide et qui créent une très forte excitation de la zone concernée. Lorsque j'ai finalement terminé mon office, je laisse dans la cavité humide une substance blanche, moussante, collante et parfois un peu sucrée. On retrouvera également cette sécrétion sur moi même et dans mes poils. Il faudra me nettoyer pour que je sois à nouveau propre en attendant mon prochain emploi. Une fois de retour à l'état de repos, j'attends sagement ma prochaine utilisation. On pourrait m'utiliser deux à trois fois par jour, mais c'est un rythme d'utilisation que peu de personnes soutiennent.

> Je suis.....

> Je suis.....

> Je suis.....

> Je suis.....

> Je suis.....

> Je suis....
LA BROSSE A DENT !

Bulletin de participation
Au Bal du 12 octobre 2013

Jeux

MOTS CROISÉS :

Horizontalement

2 Poste de bureau - 3 Petit monde 4 Thymus - Poèmes lyriques -5 Vaste étendue - Dans les... - Fut obligé - 6 Etoilées - Installa - 7 Comme les jours - Ensemble de femmes - 8 Peu tendre - C'est cela - Dans un classement – 9 Résonné - Dedans – 10 Entreront – 11 Angoissants

Verticalement :

2 Compromis - 3 Sculptèrent - 4 Partie de cercle - Réitérer - 5 Longue durée -- Avec encore - - Des mois - 6 Echarpes - Centre de recherche - 7 Services rapides - - Précipitations - 8 Boisson chaude - Unité de pression - Errera – 9 Prénom - Pronom – 10 Mémorablement – 11 Lettres posthumes

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	■		■		■		■		■		■
2											
3	■										
4				■							
5	■				■			■			
6							■				
7	■					■					
8					■			■			
9	■								■		
10											
11	■										

MELI MASQUE :

ACCOLAGE
BERCEUSE
BLASES
CARAPACE
CARTERIE
CHIMIE
CREEE
DELABRE
ENGLOBER
ENGRANGE
ESCALOPE
FIERS
LARVAIRE
OMBRELLE
OPTICIEN
OUVRAGER
POELE
RECOPIER
REMUER
SAIGNER
SATINAGE
TRIPODE
TRUST
TULIPIER

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

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.

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

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

RIONS UN PEU

Ressemblance :

Le père : Trouvez-vous que mon fils me ressemble ?
L'ami : Oui, mais ce n'est pas grave, l'essentiel est qu'il soit en bonne santé.

Un couple est en pleine action, la pression commence à monter...
Elle : vas-y sauvagement!
Lui : Oui, Oui,
Elle : continue ! continue !
Lui : Oui, Oui!
Elle : ne soit pas timide
Lui : oui! Oui !
Elle : montre que tu es un homme!
Lui : oui! Oui !
Elle : dis-moi des choses sales!
Lui : la cuisine, la salle de bain, le salon, la bagnole....

Consonne: C,
> Voyelle : O,
Voyelle : U,
Voyelle : I,
Consonne: L,
Consonne: L,
Voyelle : E,
Consonne: S

- 8 lettres
- Pas mieux...
LUCIOLES !!!'

A la porte du Ciel, un type furieux se présente devant St Pierre.
- Mais bon sang, qu'est-ce que je fais là ! hurle t-il. Regardez-moi, j'ai 35 ans, je suis en pleine forme, je ne bois pas, je ne fume pas, hier soir je me couche bien sagement dans mon lit et voilà que je me retrouve au ciel !
C'est certainement une erreur!
- Eh bien ! ça n'est jamais arrivé, mais enfin je vais vérifier, répond St Pierre, troublé.
Comment vous appelez-vous ?
Dugommeau. Norbert Dugommeau.
- Oui... Et quel est votre métier ?
- Garagiste.
- Oui... Ah, voilà, j'ai votre fiche. Dugommeau Norbert, garagiste... Eh bien, monsieur Dugommeau, vous êtes mort de vieillesse, c'est tout .
- De vieillesse ? Mais enfin ce n'est pas possible, je n'ai que 35 ans.....
- Ah moi je ne sais pas, monsieur Dugommeau. Mais on a fait le compte de toutes les heures de main d'oeuvre que vous avez facturées, et ça donne 123 ans

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

block manuel, avec son capricieux « disque ». En territoire suisse, il y avait une partie de la réglementation des CFF à prendre en compte.

D'ailleurs, cette section de ligne nous obligeait à délivrer une autorisation spécifique.

Puis peu de temps après l'ouverture, la relation Dôle-Vallorbe, permettant de desservir Lausanne, fut mise en service ; comme elle commençait à la mi-janvier, je proposai par roulement d'accompagner tous nos conducteurs pendant l'hiver, car la traversée du Jura est plus sévère que celle du Morvan. Lors d'une tournée, nous arrivâmes à Vallorbe sans problème, mais à peine installés au foyer suisse, il se mit à neiger sans discontinuer. Et le soir lors du retour, il y avait plus de cinquante cm de neige. Le parcours dans la forêt de La Joux fut un véritable enchantement : on ne voyait plus les rails, aucun train n'était passé depuis longtemps, seuls les poteaux caténaires jalonnaient la voie, véritable piste de ski dévalant devant nous et que nous fendions sans bruit et surtout sans incident -, car je craignais de subir les conséquences d'entrées de neige fraîche dans les moteurs ou dans les compartiments haute tension ver une protection supplémentaire. Finalement l'hiver se passa sans incident majeur.

Au printemps 1982, il fut décidé d'autoriser les conducteurs de Paris à aller jusqu'à Avignon, avec détournements éventuels par la rive droite du Rhône : on y eut souvent recours.

En 1983, ce fut l'ouverture du tronçon nord, qui fit l'objet d'essais et de reconnaissances. Cela devenait moins intéressant, il n'y avait plus cet esprit de pionnier qui faisait le sel de notre activité. On avait fait effectuer à nos conducteurs deux allers et retour. Ils eurent vite assimilé les cent vingt nouveaux kilomètres de cette ligne terminée en avance ; grâce à sa clôture, un lieu calme et protégé s'était créé, laissant proliférer en toute quiétude lapins et perdrix. Lorsque nos bolides firent irruption à 270 km/h, ce fut l'hécatombe : le gibier s'était fracassé dans l'attelage ; on pouvait le récupérer à l'arrivée...

Ce furent ensuite les lignes vers Marseille et Montpellier qu'on eut le plaisir de connaître ; je pensais surtout aux nouveaux arrivés parmi les conducteurs TGV, qui d'un seul coup devaient acquérir un volume de connaissances important.

Une relation TGV de Lille à Lyon et un autre partant de Rouen virent le jour en se rejoignant à Valenton.

Mon destin changea ; je fis mes adieux au dépôt du Charolais que j'avais tant apprécié, et qui me laissa de bons souvenirs parmi les conducteurs et le personnel sédentaire.

Chapitre X

Le bureau d'études

La nouvelle que j'attendais arriva enfin : j'étais muté à l'organisme d'études de la traction, service de la direction du transport ; je ne fus avisé que quelques jours avant la date fixée. Alors, je quittai ma région du Sud-Est, ma ligne PLM, la ligne nouvelle et ses prestigieux TGV, mes conducteurs, ces hommes les plus en vue parmi les quelque quinze mille que comptait la SNCF ; enfermés dans leur cabine, laissant venir à eux, fugitivement, des installations géométriques, des paysages parfois magnifiques, des voyageurs costumés selon la saison, des lumières vives souvent violentes et aveuglantes, des signaux qui demandent toute l'attention. Ils oublient derrière eux les voyageurs confiants qui lisent, dorment ou contemplent la portion de paysage à dominante verte, défilant à travers l'ouverture double vitrée de leur voiture climatisée...

Traversant la Seine, je réalisais que tout cela était terminé, que j'allais me retrouver dans un bureau, avec de nouveaux collègues...

Je savais déjà que je serais observé par la direction qui chercherait en moi caractère et aptitudes pour occuper d'autres fonctions. Des chefs de traction de toute la France, présélectionnés par leur hiérarchie habituelle, se retrouvaient là, déracinés de leur pays, de leurs habitudes et surtout de leurs familles et amis...

Pendant au moins deux ans, j'allais emprunter ce même chemin d'une rive à l'autre de la Seine ; je savais qu'il me serait difficile tout à coup de vivre en sédentaire : plus de voies, plus de cabines de locomotives, ou si peu...

Alors je me penchai sur mon passé de chef de traction ; cette fonction de commande du personnel de conduite ne m'intéressa qu'un instant, tant je trouvais ce métier décevant, routinier. Puis, je revis mon passé récent : escalader les trois marches qui mènent à ce petit univers de la cabine, ce petit espace où, pendant, quelques heures, nous vivons en tête à tête avec un être complexe et solitaire et je me souvins moi aussi de cette époque où je conduisais : les aléas du métier, les situations imprévues puis, quand tout est redevenu calme, penser, méditer sur la vie la famille, les loisirs, l'ambiance du travail ; tout en ayant un regard attentif sur les signaux, les appareils de bord ; jeter un coup d'œil aux indicateurs dans la cabine, être réceptif aux bruits ; ressentir toutes les réactions dues aux petits défauts de la voie, de la locomotive ou même du train...

Et voilà que le chef arrive sans prévenir : bien sûr, on effleurera la vie de la famille, les préoccupations du roulement ; on en profitera pour épancher ses griefs : les horaires trop tendus, les heures de nuit, les repos mal placés. Dans ce métier, il y a peu de conducteurs optimistes pour qui la vie est toujours belle. Et il faut bien passer aux choses sérieuses ; évaluer si le mécanicien a bien assimilé les nouveautés, lui commenter les erreurs révélées par la boite noire, corriger les rapports de conduite ; réviser quelques points de règlement.

N'était-ce pas le moment de faire le point sur ce métier de la conduite, un des plus intéressants que j'aie eu à effectuer ?

Tout d'abord, il est vrai que les moyens, commençons par eux, étaient toujours calculés au plus juste. En effet, un chef de traction avait sous ses ordres quarante conducteurs, acteurs importants de la sécurité, disséminés dans la nature qui devaient être contrôlés quatre fois par an, en ligne. Cela représentait une présence d'environ quinze heures pour près de deux mille heures de travail que chacun d'eux ont à produire ! Je ne peux m'empêcher de me souvenir de la contrainte, quand j'étais aux

ateliers d'Oullins où le chef de brigade nous surveillait sans cesse à besogner, alors que lui n'avait qu'à remplir des cases sur un papier qu'il déposait dans une grébiche pour alimenter la statistique et établir notre prime de production.

Dans ce suivi de formation, chaque conducteur bénéficiait de quatre journées en salle dont l'organisation était critiquable.

Il y avait en effet les deux journées accolées. Ceux qui persistaient avec cet aménagement ne se rendaient pas compte (et je l'ai signalé maintes fois) de la difficulté de maintenir attentifs des agents habitués aux horaires décalés et devenus réfractaires à rester peu actifs sur une chaise. À mon avis, le simulateur aurait dû être utilisé de façon intensive, à raison de séances de deux heures maximum, ce qui eût représenté une douzaine de séances annuelles impliquant un seul agent à la fois, lequel aurait été convoqué à la fin ou au début d'une séance courte de travail. Les syndicats s'opposèrent dès le début de la mise en service de ces simulateurs, à cette forme de contrôle impitoyable.

Bien entendu, ces séances pouvaient être contrôlées soit directement soit par enregistrement du déroulement de l'exercice.

Le comportement d'un conducteur est comparable à n'importe quel homme conduisant un véhicule. Si on le compare à un automobiliste qui, après avoir passé son certificat de conduite, acquiert de l'expérience et se faufile parmi les aléas de la circulation. Il en est de même pour l'homme du rail. Ce qui est important, pour lui, qui même seul, a derrière lui plusieurs centaines de voyageurs, c'est de pouvoir gérer une situation imprévue pouvant avoir des conséquences importantes. Il est donc primordial d'entraîner cet agent à appliquer les procédures prévues pour tous les cas pouvant survenir mais avec des petites variantes qui compliquent le processus écrit dans les documents.

Je prends un exemple : un conducteur en ligne voit la caténaire de la voie sur laquelle il circule osciller anormalement. Il doit : commander l'abaissement de son pantographe et s'arrêter d'urgence ; aviser le régulateur, établir et transmettre une demande de consignation de la caténaire (suppression du courant), prendre les mesures nécessitées par la situation (belle formule).

Puis la consignation notifiée, il place des perches de mise à l:1 terre monte sur la toiture de l'engin moteur et démonte le pantographe.

Dès que plus rien ne s'y oppose, (autre belle formule) il établit une demande de secours et prépare l'attelage de l'engin qui viendra le remorquer, si celui-ci vient par l'avant.

Voilà ce que prévoyaient les textes. Mais, il se peut que les circonstances atmosphériques compliquent la situation : gel, neige, orage, grand vent, canicule... l'arrêt a été obtenu dans un tunnel, sur un viaduc, dans un lieu très fréquenté, plusieurs voies peuvent être concernées, les voyageurs peuvent être transbordés ; j'étais présent lors d'un cas avec un groupe de japonais avec leurs très lourds et volumineux bagages. Il fallut d'abord penser à la sécurité des voyageurs puis se préoccuper de leur impatience toujours légitime. La sécurité ne posait aucun problème.

Quant aux voyageurs, je pus arrêter une rame banlieue qui sortait d'un garage, ordonner aux voyageurs de monter dans cette rame et demander aux cheminots disponibles de faire la chaîne pour transborder, du compartiment où ils étaient entreposés, les valises des japonais. Le retard pour ces derniers n'a pas été supérieur à trente minutes.

Mais, pour gérer une telle situation, il faut de l'expérience, de l'assurance et la coopération de tous. L'étude de quelques cas m'a montré qu'il pouvait se perdre des heures, comme indiquer avec précision le point kilométrique exact de l'incident, exigé par l'imprimé de demande de secours et indispensable pour le mécanicien qui sera envoyé pour vous secourir. En effet, les professionnels me comprendront ; dans beaucoup de cas c'est impossible pour celui qui ne fréquente pas souvent cette ligne ou qui n'a pas suivi avec attention la succession des gares. Ne jetez pas la pierre car beaucoup d'automobilistes seraient bien en peine d'indiquer par téléphone le numéro de la route ou même de l'autoroute sur laquelle ils circulent et encore moins le point linéaire sur cette droite !

Quant à l'exercice d'accompagnement en ligne, il n'a jamais été bien codifié et se résume à un mélange de psychologie, d'interrogations, d'évaluation.

Historiquement, après l'époque de la vapeur où le chef mécanicien appréciait surtout le soin qu'apportait le mécanicien à sa machine, ce qui était facile à apprécier ; les connaissances réglementaires étaient moins importantes qu'actuellement, les parcours étant limités par les possibilités techniques de ces locomotives ; de plus, un mécanicien conduisait un même type de train, souvent ; un des seuls défauts à combattre était le délit d'habitudes. On se souvient dans les années 1950 de l'accident de la vallée du Rhône (il me semble qu'il s'agissait de Saint-Rambert-D'albon) : le mécanicien rencontrait toujours le signal précédent la gare à l'avertissement (feu jaune) ; le signal suivant se situait après une courbe et était toujours au feu vert. Ce jour-là, le signal indiquait, par deux feux jaunes, que le train était aiguillé vers une voie de garage. Freinant bien trop tard, la locomotive déraillа et se renversa, entraînant aussi les voitures de voyageurs ce qui provoqua de nombreuses victimes.

Lorsque j'ai commencé la fonction de CTRA en ligne, ce fut lors d'un remplacement au dépôt de Montargis, en 1974 où l'on faisait usage d'un carnet spécial -, on remplissait quatre feuillets sur lesquels on inscrivait la date, les numéros de l'engin moteur et du train, le nom du conducteur et l'on marquait librement une appréciation sur la conduite, le freinage, les connaissances du règlement. On comprend qu'il était difficile d'inscrire autre chose que RAS (ce qui n'était pas apprécié de la hiérarchie) ou « bonne utilisation de l'engin moteur ou du frein. »

Quand je réfléchis au bilan passé dans cette fonction de surveillance en ligne, d'une part, je pense que j'ai donné beaucoup, énormément à tous : aux conducteurs, donc à l'entreprise !

D'autre part, je me reproche, surtout au début de ne pas avoir été assez directif, assez ferme. Mais aussi être encore plus disponible, être le confesseur, le conseiller, l'incitateur, le remonteur de moral, le démontreur qu'un travail personnel permet de bien maîtriser son métier afin d'améliorer la sécurité et pour le conducteur de pratiquer sa fonction avec plaisir. Mais, pour être passionné, le conducteur doit être dégagé de toutes tâches annexes fastidieuses comme la réserve, le dégel, les manœuvres et trop de journées de formation qui pour la majorité est superflue. Si j'avais un conseil à donner à un cadre traction, ce serait : d'abord acquérir une bonne formation afin de bénéficier d'une autorité de compétence puis savoir manager les hommes dont il aura la responsabilité, mais là, je pense que la hiérarchie était loin d'être à la hauteur, autant dans les établissements que dans les services fonctionnels.... Par exemple, il fallait sortir les insuffisants et mettre en piste des jeunes

motivés et là, il était salutaire de quitter son établissement, celui où il était exécutant pour être plus à l'aise avec des conducteurs inconnus dans un autre dépôt. Dans mon cas, comme pour bien d'autres, avoir la connaissance, l'expérience qui permet l'autorité incontestable est très difficile à obtenir. Le chef de conduite doit pouvoir à chaque minute qu'il est en présence de son conducteur le conseiller, le reprendre, simuler des situations... Et il est curieux de constater que ce sont les meilleurs ou parmi ceux-là qu'on obtient le plus de coopération. On trouve une élite qui adore leur métier et vont jusqu'à la perfection... Comment ne pas évoquer ces premiers conducteurs du TGV à la fois sûrs d'eux, travailleurs et, cerise sur le gâteau, si agréables à accompagner...

Me voici donc par un beau matin du mois de mai 1984, traversant la Seine pour me retrouver boulevard Auriol, dans un bâtiment anonyme, à la section des études de la traction, pour traiter des locomotives à courant continu.

On y concevait et modifiait tous les documents concernant la conduite des locomotives, automotrices, autorails et TGV, c'est-à-dire les manuels de conduite, les guides de dépannage, les livrets d'études, la réglementation de sécurité des conducteurs, les documents de formation des agents de conduite et des cadres de la traction.

Notre groupe avait plus particulièrement la charge de tous les engins moteurs circulant sous courant 1 500 volts continu et le TGV Sud-Est (qui est bicourant et même tricourant) ainsi que les autorails et les locomotives diesel.

J'étais affecté aux documents de conduite : manuels et guides de dépannage.

Le manuel de conduite décrivait, pour chaque engin moteur, les opérations de préparation courante et de préparation réduite ou encore les remises en service. D'autres documents précisaient à quel moment chacune de ces opérations devait être appliquée. Chaque engin devait subir une préparation complète par jour, ce qui permettait au conducteur de se remémorer l'emplacement des appareils utiles en cas de dépannage. Par ailleurs, ces actes du conducteur participaient à la maintenance et à la sécurité en ligne. Étaient également décrites les visites à l'arrivée et les mises en état de stationnement, lors du garage des locomotives.

Outre ces deux opérations essentielles, le manuel de conduite décrivait les particularités de l'engin (les intensités à ne pas dépasser en traction, etc.).

D'autres opérations annexes y figuraient aussi : les dispositions à prendre par temps de gel ou de neige, les opérations simples de dépannage, et enfin des schémas pour repérer la position des appareils.

Au cours des dernières années, ces opérations ont été présentées, de manières plus attrayantes sous forme de fiches.

En ce qui concernait le guide de dépannage, c'était le document complémentaire concernant le dépannage après disjonction, les anomalies de traction et les avaries diverses.

En général, tout nouvel engin moteur dérivait d'un modèle en activité, il suffisait alors d'adapter les documents existants.

S'il s'agissait d'un engin nouveau, il fallait décortiquer tous les circuits électriques et causes de panne : une coupure dans un fil à différents endroits, un appareil coincé ou grillé, un relais défaillant.

Chaque fois, il fallait imaginer la conséquence sur le fonctionnement de la locomotive et

A suivre...

Quelques citations

Il faut battre son frère quand il est chaud.

Plus il y a de fous, moins il y a de riz.

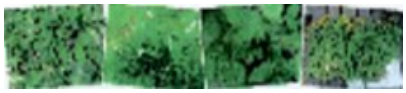
La parole est d'argent mais le silence endort

SOLUTIONS AUX JEUX

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

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

"Les mauvaises herbes" ? Cela n'existe pas ! Au fil d'une promenade nature, vous découvrirez les plantes sauvages comestibles.
Au fil d'une promenade. Vous découvrirez les plantes sauvages. Apprendrez à identifier, à cueillir et à utiliser « les bonnes herbes ».
Découvrez le monde magique « sauvage », bien connu de nos grand-mère et dont on a presque tout oublié.
Ces demi-journées de découverte et d'atelier pratique consistent à une promenade récolte, un exposé sur leurs propriétés, la préparation et le partage d'un repas santé (entrée + plat + dessert + boisson).



Date :
Samedi 28 septembre 2013
Samedi 4 novembre 2013

Chaque atelier est différent : plantes et recettes différentes en fonctions des saisons.

Prix : 45 € par atelier tout compris
(formation, balade guidée, recettes, syllabus, menus 3 services et boissons (eau, vin, bière, café/thé).

Réduction si inscription à plusieurs ateliers.

Horaire de 9h00-14h30

Lieu : rue Jehoge n'11 à 4190 XHORIS
(5 min. d'Aywaille - 10 min. Liège/Verviers/Huy)

Infos et inscriptions (places limitées).

Véronique Quitin 00 32 473 94 10 91
ou
info@lapauseenherbe.be