



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

P705008

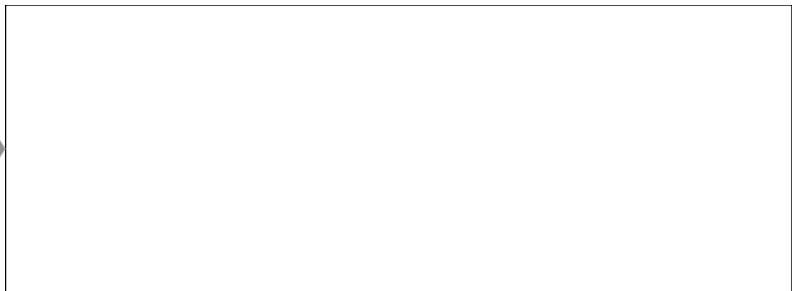
A.S.B.L.
**AMICALE
DES
CONDUCTEURS
LIEGE & HUY**

Secrétariat et éditeur
responsable

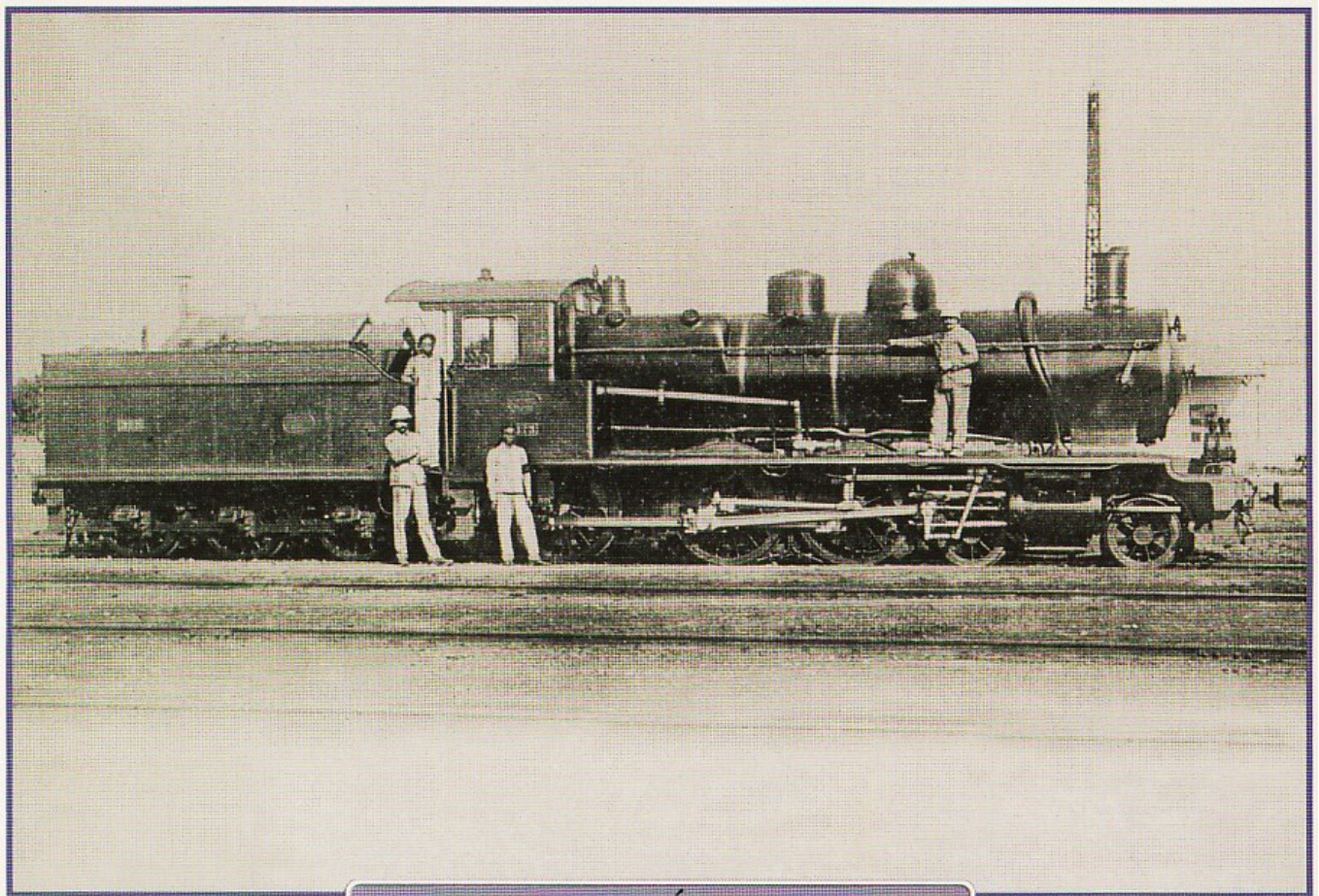
MICHELLE Pierre-Yves
Rue de l'arbre Saint Michel, 12
4400 FLEMALLE

Composition et mise en page PY. Michelle

Destinataire



PERIODIQUE TRIMESTRIEL - MARS 2013 - N°120 - LIEGE X



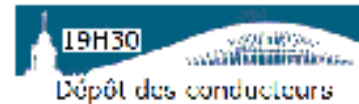
LOCOMOTIVES DES RÉSEAUX COLONIAUX



PROGRAMME DES ACTIVITES DE L'AMICALE

Vendredi
18 Janvier 2013

Assemblée Générale



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



Dernier train



Marc
Latet
Juin 2013

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



.LE BENEVOLE

Espèce menacée en voie de disparition.

Le Bénévole (activus bénévolus) est un mammifère bipède qu'on rencontre surtout dans les sociétés où il peut se réunir avec ses congénères.

Les Bénévoles se rassemblent à un signal mystérieux appelé « convocation ».

On les rencontre aussi en petits groupes dans divers endroits parfois tard le soir, l'œil hagard, le cheveu en bataille, le teint blafard.

Ils discutent ferme de la meilleure façon d'organiser, d'animer une manifestation ou d'accroître les recettes pour boucler le budget. L'ennemi héréditaire du bénévole est le YAQUA (nom populaire).

Le YAQUA est également un mammifère bipède ; il se caractérise surtout par un cerveau très petit dont la capacité semble se limiter à quatre mots : Y A QU'A, qui se prononce en deux syllabes, d'où le nom YAQUA ou YAKA en orthographe moderne.

Le YAQUA, abrité mais à l'affût, attend l'erreur ou l'oubli du bénévole pour bondir, lancer son venin et atteindre son adversaire en provoquant chez lui une maladie grave, le « découragement ».

Les premiers symptômes de cette implacable maladie se constatent rapidement sur le sujet atteint :

- absences de plus en plus fréquentes aux réunions, intérêt croissant pour le jardinage, la pêche, le confort du fauteuil devant la télévision.

Minés par le « découragement », les Bénévoles risquent de disparaître.

Il n'est pas impossible que dans quelques années, l'espèce ne se retrouve plus que dans les zoos et y développe un syndrome carcéral : les Bénévoles n'arrivent plus à se reproduire.

Les YAQUA, avec leurs petits cerveaux et leurs grandes langues, viendront leur lancer des cacahuètes pour tromper leur ennui. Ils se rappelleront alors avec nostalgie, le pas tellement lointain passé où le Bénévole abondait et où l'on pouvait le traquer à loisir.

Henri Schrymecker



LOCOMOTIVES DES RÉSEAUX COLONIAUX

L'âge
d'or du
réseau
Français

L'époque 1890-1910 est l'âge d'or des chemins de fer des pays industrialisés. Le chemin de fer domine le monde, jouant ce qui est considéré à l'époque comme un grand rôle civilisateur, pour les uns, et, pour les autres, un rôle de mise en valeur d'immenses territoires nouveaux. La France, comme d'autres pays européens, construit des réseaux entiers dans son empire colonial.

Des locomotives parfois identiques à celles de la métropole.

C'est le cas, par exemple, de celles du réseau algérien qui n'est pas, à vrai dire, un réseau colonial: il est construit, en voie normale, aux normes de la

Une autre France

Avec plus de 11000 000 de km', la France d'outre-mer est environ 20 fois plus étendue que la France métropolitaine. Les enfants des écoles de Jules Ferry apprennent, à l'époque, que c'est une autre France, dont le destin et le développement économique comptent autant — sinon plus encore — que celui de l'hexagone national. Seul moyen de transport efficace, le chemin de fer ne fait pas que de contribuer à ce projet colonial: il le permet et le fait vivre. En Algérie, le réseau atteint 3292 km en 1913, tandis qu'en Tunisie, à la même époque et sous le régime du protectorat, il est de 1479 km. En Indochine, la très difficile ligne du Yunnan, longue de 849 km, demande, pour être construite entre 1903 et 1910, 80 tunnels, 582 ponts, 14 grands viaducs métalliques dont les éléments sont transportés par la route des «10 000 escaliers» dans les montagnes. Le projet du Transsaharien est à l'ordre du jour et sera un rêve enfoui dans les sables, tandis que le Sénégal, le Niger, le Gabon ou Madagascar sont dotés de lignes qui seront réellement construites et exploitées avec succès. En 1923, le réseau français d'outre-mer totalise 7484 km, dont 497 encore en construction.

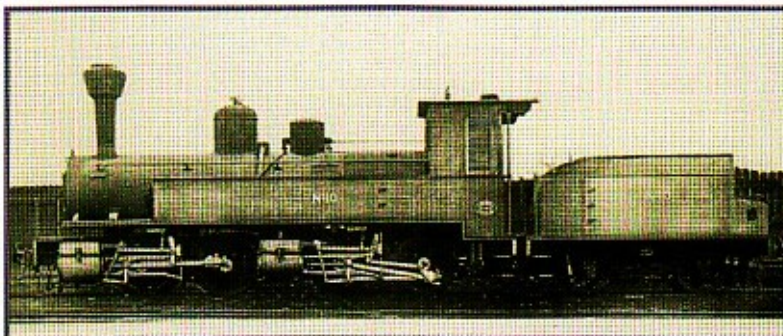
métropole et est considéré comme le prolongement du réseau national. En 1921, après une période de concurrence très vive entre diverses compagnies, le PLM, avec 1287 km, et l'État algérien, avec 3631 km, restent en présence. En 1933, ils forment en commun les CFA (Chemins de Fer algériens), un réseau plus grand que le réseau du Nord ou du Midi de la métropole. Les locomotives circulant sur le réseau sont donc soit très proches de celles du réseau national, soit plus évoluées encore, si l'on songe aux fameuses Garratt articulées 231+132 très rapides et puissantes. Le matériel roulant, lui aussi, est du type métropolitain, notamment pour les voitures grandes lignes dont le confort est souvent supérieur.

Mais beaucoup de locomotives très différentes

Les réseaux indochinois ou africains, construits en voie métrique pour des raisons d'économie et de faible trafic, reçoivent un matériel construit par les firmes établies en métropole qui fournissent habituellement les grands

réseaux nationaux. Toutefois, ce matériel est soit adapté pour les colonies, soit intégralement conçu pour elles. Les voies métriques n'autorisent qu'une largeur de 2,8 m pour le matériel roulant et comportent des courbes d'un rayon descendant jusqu'à 100 m, ce qui limite le dimensionnement des locomotives à des types 030, 031 ou 130, plus rarement 230. Mais les charges remorquées peuvent être beaucoup plus fortes. Le charbon, s'il n'est pas purement absent, peut être de qualité très variable, et souvent le bois est employé pour la chauffe. Ceci impose des locomotives d'un poids adhérent limité à environ 30 t, remorquant des trains de 200 à 300 t à des vitesses se situant entre 20 et 45 km/h. Le recours à des locomotives articulées système Mallet est fréquent et permet une meilleure inscription en courbe, une circulation facilitée sur des voies au profil et au tracé difficiles. Beaucoup de ces réseaux survivent encore, notamment en Afrique ou dans l'ex-Indochine, et ont été modernisés, notamment par le recours à la traction diesel.

En couverture, un très bel exemple de locomotive pour l'Indochine construit par Cail, à Denain. Ci-dessous, une petite 020+020 Mallet en voie métrique, très spécifique des réseaux dits coloniaux, et ayant circulé à Madagascar



Résultats de la tombola 2012

Numéro du Billet	Désignation	Numéro du lot
4	Presse fruits électrique.	15
21	Toaster.	12
1179	Gourde.	36
1226	Rafraichisseur en terre cuite pour bouteille de vin.	7
1321	Bouilloire électrique.	5
1355	Batteur - Mixer.	11
1415	Station météo.	16
1454	Thermos.	40
1488	Pèse personne.	8
1521	Friteuse.	2
1663	Album photos.	27
1669	Boite festive pour 10 personnes.	34
1688	Trousse noire.	22
1825	Set de marmites et poêlon 8 pièces.	26
1860	Sac de courses.	39
1870	Lot de deux bougies.	18
1894	Lampe de bureau .	13
1906	Trousse CGER.	31
1923	Set de 4 pièces Tefal Ingénio.	10
2035	Service à vaisselle 30 pièces.	25
2039	Valise à compartiments Stanley.	30
2110	Plumier.	24
2121	Plantoir.	32
2129	Cadre photos en bois.	20
2156	Set de ciseaux.	38
2158	Radio-CD.	3
2302	Sèche cheveux de voyage.	14
2315	Boite à bijoux	23
2418	Samsung Galaxy Gio	1
2463	Percolateur.	9
2480	Lecteur DVD - Blu-Ray Sony.	6
2562	Barbecue.	35
2607	Maniques.	21
2639	Pochette Oxfam.	19
2654	Arrosoir.	4
2661	Nettoie pare-brise;	37
2741	Séccateurs.	17
2745	Sac à dos.	33
2954	Cadre photo cœur.	29
2999	Echarpe.	28



Les lots sont à retirer au bureau des Coachs au
 Simpack à l'Espace Guillemins, rue des Guillemins avant le 30 Juin 2013

Samedi 6 avril 2013

EXPO

Golden Sixties

J'avais 20 ans en 60

Vu le succès rencontré lors de la visite de l'exposition

"SOS PLANET" en 2011, nous organisons cette année la visite de l'exposition Golden Sixties qui se trouve en Gare de Liège Guillemins.

L'expo « Golden Sixties » s'inscrit dans la lignée de l'expo mythique « J'avais 20 ans en 45 » qui avait séduit 750.000 visiteurs.



Les années 60, comme la guerre 40-45, ont constitué un tournant important du 20ème siècle et ont révolutionné notre monde.

Alors que leurs parents avaient fêté la Libération, les enfants du baby-boom d'après-guerre vont fêter la liberté et changer la vie.

Une expo sur une période fascinante : « The Golden Sixties »

Sur tous les continents s'ouvre une ère de foisonnement, d'effervescence, d'ébullition qui se traduit par une accumulation de transformations spectaculaires et un



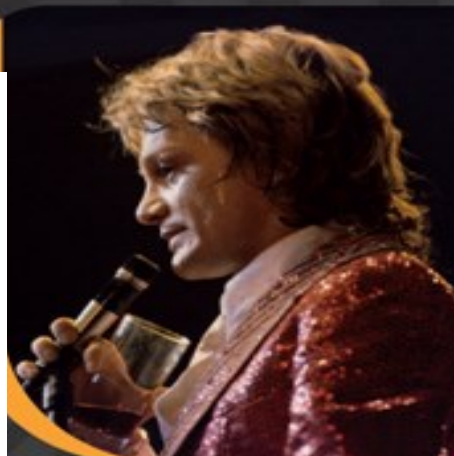
profond changement dans le comportement des hommes. Ce sont les années de la croissance triomphante et de toutes les révolutions. Durant les Golden Sixties, véritable accélérateur des mutations, un souffle révolutionnaire passe sur l'économie, la culture et la politique.





Les inscriptions doivent nous parvenir avant le 3 avril 2013, soit :

- Dans la boîte aux lettres de l'amicale au local des conducteurs de Liège.
- Chez Yvette PONS:
 - 28 Impasse des Botteresses,
 - 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**

Expo Golden Sixties Une expo dans la lignée d'une expo mythique : « J'avais 20 ans en 45 »



**Bulletin de participation pour
L'excursion du 6 Avril 2013**

Bulletin à faire parvenir au secrétariat avant le 3 avril 2013.

Je soussignédésire participer à l'excursion du 6 avril 2013.

Inscriptions:

Noms et prénoms			
Adultes et enfants (a partir de 6ans)	x 11 €		=.....€
Enfants (-6ans)	x 2,5 €		=.....€
		TOTAL =€

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

Compte rendu de l'assemblée générale pour l'année 2012. Liège Guillemins le 18 janvier 2013.

Nombre de personnes présentes : Comité : 10 ; Membre : 6 . Total de 16 Personnes.

Approbation des comptes de l'année écoulée: (Vérificateur Clément Paquay)

Le trésorier nous signale un avoir :	- En caisse de :	974,00€
	-En banque de :	2.247,22€
	Soit un total de :	3.221,22€

Approbation des activités de l'année écoulée (2012):

Souper de retrouvailles:	Samedi 24 mars	- « La ferme du Haras » à Wegnez.
Excursion :	Samedi 5 mai	- Visite de Bruxelles et de l'Atomium.
Barbecue/Balade /Foot :	Samedi 6 Aout	- «Terrain de foot » de Beaufays.
Bal :	Samedi 13 octobre	- « Aux vieux Souxhons » à Flémalle.
Derniers trains de :	Gérard Bertrand(17 février 2012), Jacques Libert (17 février), Roger Tahay (16 Mars),Philippe Demeyer (30 Mars), Daniel Capitaine (06 Avril), Jean-Marie Calbert (13 Avril), Alfred Dalemans (20 Avril), Stanislas Debski (11 Mail), René Swinnen (15 Juin), Marc Hayon.	
Assemblée générale :	Vendredi 18 janvier2013.	

Désignation des prochaines activités et dates pour celles-ci (2013):

Souper de retrouvailles :	Samedi 16 mars	- Robertissimo à Embourg.
Sortie supplémentaire :	Samedi 6 Avril	- Golden Sixties.
Excursion :	Samedi 4 mai	- Pairi Daisa.
Barbecue :	Samedi 03 Aout	- Aux terrains de foot de Beaufays.
Bal:	Samedi 12 octobre	-« Aux Normandie ».
Assemblée générale :	Vendredi 17 janvier 2013.	
Dernier train déjà prévus :	Marc Latet ,	

Divers :

- Néant



Bulletin de participation
À l'Expo Golden Sixties



Comme chaque année c'est au mois de mai que nous organisons notre excursion.

Cette année nous avons décidé de vous proposer Pairi Daiza, ex Paradisio, à Brugelette.

Pairi Daiza : Un Jardin des Mondes



Pairi Daiza signifie, en vieux persan, « jardin clos ». Il s'agit de la plus ancienne dénomination jamais donnée au « paradis ».

Dès lors, quel plus beau nom que celui-là pour vous accueillir, chers amis, dans un Jardin extraordinaire ?

Un jardin de 55 hectares, rêvé au pied des ruines de l'abbaye cistercienne de Cambron, et protégé du monde extérieur par un mur de trois kilomètres de long ?

Entrez... oubliez vos soucis et laissez-vous toucher par ce que vous allez voir.





Par la nature, d'abord, avec ses arbres séculaires, ses fleurs si belles, ses plantes luxuriantes venues du bout du monde.

Par les trésors d'architecture et d'artisanat, tous authentiques, réalisés par ces hommes aux doigts d'or venus de Chine, d'Indonésie, de Thaïlande,...

Laissez-vous toucher par les 5.000 animaux qui vivent là en harmonie.

Bienvenue dans ce Jardin des Mondes.



Organisation de la journée:

Nous partirons de Liège Guillemins en train départ à 7 h00 de Liège Guillemins arrivée à Brugelette à 9h13 (via Bruxelles).

Dès l'ouverture du parc à 10h00 nous prendrons le petit déjeuner (option A), ensuite visite du parc.

Vers 13 h00, nous prendrons le repas (option A) ou diner libre dans le parc (option B) suivi par la fin de la visite du parc (fermeture à 18h00).



C'est à 18h47 que nous reprendrons le train pour arriver aux Guillemins à 21h00.

Nous vous proposons donc deux formules:

La formule A: Le prix reprend les entrées, plus petit déjeuner, et repas de midi.

La formule B: Le prix reprend les entrées, le repas est libre.

Pour ceux qui choisissent la formule A:

Voici le menu de midi.

Menu adulte

- Apéritif Pairi Daiza
- L'authentique salade niçoise
- Aiguillette de volaille façon vénitienne (suprême de volaille rôtie et sa couverture de jambon italien, tomates et mozzarella, le tout gratiné au four)
- Tiramisu aux fruits rouges
- ½ litre de vin par personne
- 1 bouteille d'eau (1,5l) pour 6 personnes
- 1 petit pain façon levain
- Un café par personne

Menu enfant

- (jusque 11 ans)
- Jus d'orange
 - Salade de pâtes froides au jambon
 - Steak haché, purée de pommes de terre et compote
 - Mousse au chocolat maison
 - 1 soft
 - 1 petit pain façon levain

Les inscriptions doivent nous parvenir avant le 20 avril 2013, soit :

- Dans la boîte aux lettres de l'amicale au local des conducteurs de Liège.
- Chez Yvette PONS:
 - 28 Impasse des Botteresses,
 - 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**

Merci de préciser si vous venez en train ou en voiture.

Tous les participants seront en ordre de titre de transport pour les déplacements en train.

Si vous vous y rendez en voiture soyez là pour l'arrivée du train (9h15 à l'entrée du parc).



Bulletin de participation pour L'excursion du 4 Mai 2013

Bulletin à faire parvenir au secrétariat avant le 20 avril 2013.

Je soussigné désire participer à l'excursion du 4 Mai 2013..

Inscriptions:

Noms et prénoms	Nombres de participants		
	Formule A	Formule B	
Adultes membres	x 40 €	x 15 €.	=.....€
Enfants membres	x 20 €	X 10 €	=.....€
Adultes non membre	x 47 €	X 20 €	=.....€
Enfants non membre	x 27 €	X 15 €	=.....€
Nous venons en train			
Nous venons en voiture			
			TOTAL =.....€

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

Nous avons appris le décès de:

- La maman de notre collègue Jean-Pol Delhougne.
- Du papa de notre collègue Henri Bouillez

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

Le Comité



Bulletin de participation
À l'Excursion

MOTS CROISÉS :

HORIZONTALEMENT :

1.Fromages de Normandie à forte odeur. 2.Siffle les joueurs dans un stade. Autre orthographe de 'aulne'. 3.Criminel qui serre la gorge de ses victimes. 4.Ce que l'on fait avec nos yeux. Manger, de bains ou des fêtes. 5.Qui ont un goût de citron, par exemple. Abréviation du millilitre. 6.Jeune chanteuse dont le vraie nom est Laure Pester. Obtenu. 7.Traces d'encre ou erreurs policières. 8.Finement sculpté. Première dame. 9.Tout pour elle. Rêver, attendre, souhaiter. 10.Loups d'avant. Perroquet de multiples couleurs

VERTICALEMENT :

1.Equidé.On fait un voeu quand on en a un sur la joue 2.Voiture 3.Epouseras 4.Nées 5.Île à chats. Non accompagnés 6.Erreurs de programme. La peau du ventre bien tendue 7.Serrée amoureusement 8.L'opposé de la fiction. Abîmera 9.Ultra-Léger-Motorisé.De terre ou à soie 10.Mettra beaucoup plus haut

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

MELI MASQUE :

- | | | |
|--------------|--------------|----------------|
| abaisse | couplet | objectivisme |
| achat | cour | obnubilation |
| agit | dingo | omet |
| album | edulis | pacificateur |
| amont | effervescent | papier |
| apathie | empli | placent |
| apportent | exiler | plant |
| arabie | faction | poser |
| atlantique | factionnaire | qualificatif |
| aval | flamant | rabaissement |
| badigeonnage | fancier | rabbin |
| badigeonneur | habilitation | raccompagner |
| boucle | hachoir | radio |
| briquet | haillonneuse | sabotier |
| butors | inclina | sale |
| cache | inde | seront |
| cacophonique | infanterie | tabac |
| cahier | jaguar | tacitement |
| celui | jaloux | tirade |
| cerveau | jeudi | tous |
| ciel | lapin | train |
| cinq | mulet | tranche |
| cire | nantissement | vache |
| concours | nerfs | vice |
| cornichon | nuire | volontairement |

r	a	u	g	a	j	a	l	o	u	x	h	j	m	t	a	c	e	p	v
e	u	q	i	t	n	a	l	t	a	a	f	e	u	n	l	a	u	l	o
t	i	e	a	i	s	o	g	v	b	t	o	u	l	e	b	c	q	a	l
a	n	h	t	r	c	a	h	i	e	r	n	d	e	m	u	h	i	n	o
p	c	e	a	a	v	a	l	c	t	a	c	i	t	e	m	e	n	t	n
a	l	q	m	d	c	i	r	e	i	i	i	p	o	s	e	r	o	n	t
t	i	u	o	e	t	i	r	l	p	n	e	r	f	s	a	p	h	p	a
h	n	a	n	a	s	i	f	u	l	a	r	a	b	i	e	m	p	l	i
i	a	l	t	o	u	s	d	i	a	o	p	o	h	a	c	h	o	i	r
e	r	i	a	n	n	o	i	t	c	a	f	i	c	b	o	u	c	l	e
i	o	f	l	a	m	a	n	t	e	a	s	s	e	a	r	t	a	t	m
n	c	i	e	l	w	a	g	o	n	e	p	a	r	r	v	a	c	h	e
f	a	c	t	i	o	n	o	i	t	a	l	i	b	u	n	b	o	n	n
a	r	a	b	b	i	n	l	a	p	i	n	n	a	o	o	a	u	b	t
n	a	t	e	g	a	n	n	o	e	g	i	d	a	b	t	c	r	u	r
t	d	i	b	a	d	i	g	e	o	n	n	e	u	r	a	i	n	t	a
e	i	f	c	e	r	v	e	a	u	t	o	c	i	n	q	u	e	o	n
r	o	b	j	e	c	t	i	v	i	s	m	e	d	u	l	i	s	r	c
i	r	a	c	c	o	m	p	a	g	n	e	r	e	l	i	x	e	s	h
e	f	f	e	r	v	e	s	c	e	n	t	t	e	l	p	u	o	c	e

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

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.

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

RIONS UN PEU

A la pharmacie, la vendeuse dit :

- Nous avons des shampoings pour les cheveux gras, des shampoings pour les cheveux secs, des shampoings pour les cheveux normaux...

Le client lui répond : - En avez-vous pour des cheveux sales ?



Une femme se promène et rencontre un prêtre.

Bonjour Madame, je vous ai bien marié il y a deux ans ?

Oui Monsieur le curé.

Avez-vous des enfants ?

Non ! Monsieur le curé, nous essayons en vain d'en avoir depuis notre mariage.

Le curé répond :

Je vais à Rome la semaine prochaine et j'allumerai un cierge pour vous.

Huit ans plus tard, elle croise de nouveau le curé devenu évêque maintenant.

Comment allez-vous ? lui demande t-il.

Très bien.

Avez-vous des enfants ?

J'ai 3 paires de jumeaux et 4 filles en plus, soit un total de 10 enfants.

Ah oui !?!?! Et comment va votre mari ?

Très bien.. Il est en voyage. Il est parti à Rome éteindre votre putain de cierge



Le petit Pierrot à la pharmacie

Bonjour je voudrais trois douzaines de capotes dans différentes tailles ...

Tout le monde reste perplexé ...

Le pharmacien dit :

Primo :

on ne parle pas aussi fort !

Secundo :

ce que tu demandes n'est pas pour les enfants !

Tertio :

dis à ton papa de faire ce genre de courses lui-même !

Pierrot ne se laisse pas démonter et répond :

Primo :

à l'école, on m'a appris à parler fort et à bien articuler !

Secundo :

ce que je veux n'est pas POUR les enfants mais POUR LES ÉVITER !

Tertio :

papa n'a pas à le savoir :

c'est maman qui part aux Baléares pour 15 jours !

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

Dès l'arrêt, nous allâmes chercher l'attelage de raccord prévu en cas de secours. Celui-ci était absent. Un autre, situé dans la motrice arrière, à deux cents mètres, était présent. L'attelage mis en place, tout le monde remonta en voiture... Mais seule la locomotive fit quelques mètres : l'attelage n'était pas réalisé effectivement ! Alors un jeune homme en costume-cravate s'avança ; on apprit qu'il s'agissait d'un jeune ingénieur des Arts et Métiers... Il tomba veste et cravate, retroussa ses manches et plongea dans le cœur de cette véritable gueule de crocodile qu'est l'attelage automatique Scharfenberg ; il fouilla dans les entrailles, et, au bout de quelques minutes, ressortit ses mains pleines de graisse. Tout était réparé. Bravo jeune homme !

Dans la même semaine, les essais se déroulèrent entre Montchanin et Mâcon. Le site est grandiose : on découvrit le val lamartinien avec une de ces belles demeures où le poète vécut, accroché au flanc de la colline au milieu des vignes ; en face c'est le domaine du célèbre cru de Pouilly-Fuissé. Le long de la voie 2, on distinguait les terrassements de la future voie routière rapide.

Venant du nord, on abordait ce site en distinguant la Grossie, petite rivière serpentant au milieu des près et donnait envie d'aller à la pêche ; on arrive alors à Cluny, centre important à plus d'un titre : son école d'ingénieurs, ses installations hippiques et l'art gothique roman ; il faut prendre le temps d'aller visiter la cathédrale qui fut la plus importante avant la

construction de Saint-Pierre-de-Rome ; mais la Révolution a malheureusement fait des dégâts affligeants.

Puis, nous gravâmes la rampe du col du Bois Clair, dont le point culminant marque le partage des eaux de ruissellement : côté nord, l'eau court rejoindre la Manche ; côté sud, c'est la Méditerranée par la Saône et le Rhône. Le profil de ce col représente un pic précédé d'une rampe de 35 mm/m et la même valeur en pente sur l'autre versant. Plus tard, en service commercial, il est toujours spectaculaire d'aborder à 270 km/h le pied de la rampe, laissé la formidable inertie emmagasinée par la rame atteindre le sommet à 160 km/h ; ensuite, la pesanteur vous entraîne et Mâcon-Loché est traversée à 260 km/h. Quelle partie de toboggan ! Mais le jour des premiers essais, il s'agit de tester en diverses configurations de traction le franchissement de la rampe.

Dans l'après-midi, nous eûmes un problème qui nous obligea à observer un arrêt prolongé au droit du PRS (poste télécommandé) de Cluny. À quelques pas de là, une ferme dont le propriétaire nous observait s'approcha ; il contemplait notre joujou. Malheureusement, on ne put l'inviter car la ligne est protégée par une clôture dont les ouvertures sont munies de portails fermés dont les clés sont détenues par le service de l'Équipement. Nous eûmes une conversation avec ce brave homme qui était très loquace. Ainsi, il nous parla d'un homme illustre qui, lorsqu'il était jeune, occupait le maquis de la région et souvent, venait à Cluny où il faisait de longues promenades avec une jeune

personne du pays... « Son beau-père me disait, Ah ! Le François, il finira bandit ou président de la République ! »

Et l'on continua nos essais où l'on distinguait après Mâcon le rocher de la Roche-de-Solutré, très célèbre par sa pente douce qui mène à un à-pic. L'histoire, par ailleurs contestée, raconte que les premiers hommes y chassaient les chevaux sauvages qui galopaient en haut de la colline et qui, effrayés par les gesticulations des hommes, se précipitaient dans le vide ; c'était alors la grande boucherie dont l'emplacement attesté par les armes de silex retrouvées sur le site nous amène à imaginer la scène... Il fallait bien que les hommes se nourrissent ! Tous ces sites dont je parle sont bien décrits et illustrés dans la belle brochure éditée par les conducteurs TGV.

Puis à la fin de la semaine, les services de l'Équipement certainement satisfaits du beau travail qu'ils ont accompli dans ce merveilleux coin de France, nous invitèrent à un déjeuner agrémenté des spécialités du coin et de gustatives cuisses de grenouille.

Bien que le restaurant - que je n'arrive plus à situer - soit très proche de la ligne, on ne pouvait laisser la rame stationner là ; des trains de travaux devaient avoir la voie libre. Alors, comme j'avais déjà eu l'occasion d'aller dans ce réputé restaurant, je laissai les deux conducteurs profiter de l'aubaine et je leur annonçai que je conduirais la rame à Montchanin. Je franchis sans arrêt la gare de Mâcon à pleine vitesse absolument seul dans ce train (étais-je le premier ?) C'est un plaisir irremplaçable dans une carrière.

Lors d'une autre semaine d'essais à Montchanin, nous allions de Villeneuve à Montchanin en passant par Chagny avec Jean Figuès. Le lendemain, nous préparâmes la rame -, dès la levée d'un pantographe, un claquement sec résonna. Je compris immédiatement que c'était le transformateur principal qui était en cause ; une assez longue série d'incidents de ce genre dont le premier, selon M. Cossié, se passa en gare de Strasbourg, sous l'immense verrière ; amplifiée par la structure voûtée de la marquise, l'explosion émit un tel bruit, que tout le monde crut à un attentat et que tous se retrouvèrent couchés sur le quai, voyageurs compris. Chaque mois, nous avions le privilège d'assister à une réunion, avec les cadres du service du matériel, présidée par M. Cossié qui nous annonça avoir trouvé la cause de ces anomalies dues à un ébarbage incorrect de rondelles -, mais, après avoir révisé tous ces transformateurs, l'anomalie reprit. En effet, c'était la condensation d'air dans l'huile du transformateur qui était la vraie cause du problème.

Notre rame était donc en panne ; nous devions continuer nos essais et avions un visiteur de marque : le directeur des chemins de fer Amtrack, important réseau privé américain ; M. Tessier, directeur SNCF était son guide. Ce jour-là, j'avais également invité mon inspecteur G. Vaudet, jeune retraité ; il était venu en voisin avec sa voiture ; grâce à celle-ci, nous filâmes en gare de Montchanin, ligne ancienne où une rame TGV était déjà attelée à son diesel et s'appêtait à repartir à Paris via Dijon. Je la fis stopper, en accord avec les PC et nous la ramenâmes sur la ligne nouvelle, juste en même

temps que nos Américains qui ne se doutant pas du petit tour de force qu'on venait de faire en leur honneur, vinrent nous rejoindre en cabine ; l'épouse du directeur, s'enquit de la vitesse, je lui montrai l'indicateur. Elle ne comprenait pas et s'extasia lorsqu'on lui traduisit la vitesse en miles, les Américains n'ayant pas adopté le système métrique !

Une autre semaine, nous étions à deux équipes : les Parisiens et les Lyonnais. Il s'agissait d'une reconnaissance de la ligne au nord de Montchanin. Nous partions de cette dernière gare ; nous, sur voie 1 à contresens et les Lyonnais sur voie 2.

Nous roulions côte à côte à 120 km/h. A quelques kilomètres de notre point de départ, dans la forêt du Breuil, la rame des Lyonnais avait pris deux voitures d'avance sur nous. Soudain, devant eux, juste entre les deux files de rails, une bouteille de gaz propane était plantée là debout. Le TGV la percuta, nous la vîmes rouler par soubresauts entre les roues ; des étincelles jaillirent et au moment où la bouteille était à notre hauteur, elle se déchiqueta, un jet de gaz liquide fut projeté sur notre pare-brise ! Heureusement, notre cabine était étanche et le gaz ne prit pas feu. Personne n'en parla à la radio sol-train. Revenus à Montchanin, nous relatâmes nos impressions et émotions avec les Lyonnais qui rédigèrent leur rapport avec leurs dirigeants. Ils avaient averti le chef du site qui lui-même alerta les services de police. On apprit, plus tard, que le propriétaire du terrain où l'incident s'était produit était suspecté, mais on ne se préoccupa pas de la suite donnée. Aucun écho dans les médias. J'avais avisé ma

direction discrètement par téléphone. C'est tout. Le soir même, à la fin de la journée de travail, on en parla un peu entre nous -, le conducteur qui avait découvert la bouteille propane en même temps que nous, avait eu la frayeur de sa vie. Nous, nous n'étions pas très rassurés lors de l'incident mais tout s'était passé tellement vite que l'on ne pouvait rien faire.

Notre mission primordiale était toujours la formation des nouveaux conducteurs ; les essais et visites nous permettaient de maîtriser de mieux en mieux ce TGV.

Les chemins de fer naquirent grâce à des locomotives à vapeur qui mirent près d'un siècle pour atteindre la puissance d'aujourd'hui. Nos grands pères, pour lancer les premières lignes, suivirent tout naturellement les cours d'eau, les vallées et, pour passer d'un bassin à l'autre, eurent recours aux tunnels et viaducs.

Maintenant, ces lignes sont situées dans les zones les plus urbanisées, donc les plus saturées. Les lignes nouvelles sont construites dans des zones plus désertiques, nécessitant de grands travaux, mais avec un profil semblable à celui de l'autoroute. Ces nouvelles lignes permettent de raccourcir les distances. Ainsi Paris et Lyon sont reliés par la ligne impériale en 513 km, alors que la ligne nouvelle fait gagner près de 80 km, en évitant Dijon. La presse régionale que je pouvais suivre, relatait les conflits des élus, partagés entre le désir de passer par la capitale bourguignonne et les autres qui ne juraient que par la route et l'avion.

Nous maîtrisons de mieux en mieux nos rames par la pratique,

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

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

