



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

P705008

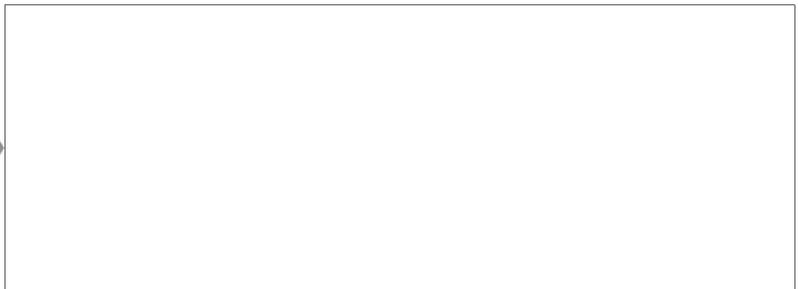
A.S.B.L.
**AMICALE
DES
CONDUCTEURS
LIEGE & HUY**

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 2009 - N°105 - LIEGE X



DUCHESS DU LMS

Planning de l'année 2009

<u>Date</u>	<u>Activité</u>	<u>Lieu</u>
Samedi 07 Mars 2009	Repas de retrouvailles	« Les Pascales » à Tilff.
Samedi 09 Mai 2009	Excursion: Visite de Namur	Namur
Samedi 25 juillet 2009	Barbecue avec sa journée détente et match de foot	A Jehay Bodegné
Samedi 10 Octobre 2009	Bal avec son souper	Salon du Bearevoir à Alleur
Vendredi 20 Novembre 2009	Assemblée Générale	Dépôt des conducteurs FL

Pensions

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



Une fois de plus, nous pouvons affirmer que les absents ont eu tort car notre excursion consacrée à la visite de la ville de Namur fut agréable et riche en découvertes historiques et architecturales, le tout accompagné du soleil qui, comme chaque année, était de la partie .

Notre prochaine activité, aura lieu à Jehay ; nous osons espérer que cette destination inédite pour notre barbecue stimulera l'intérêt de nos membres et de leurs amis car il y aura de la distraction pour tous les goûts : sports, promenades, visites et, comme toujours, ambiance familiale .

En ces périodes d'examens, nos encouragements vont vers les étudiants et les parents qui les soutiennent avant de profiter des vacances que nous souhaitons agréables à tous.

Jean MARENNE

« DUCHESS DU LMS »

La série des Duchess est purement et simplement le sommet de l'art anglais en matière de locomotives à vapeur. Ces somptueuses Pacific racées, à la robe rouge sang rehaussée de filets jaunes et noirs, battent des records de puissance et de vitesse, laissant bien loin derrière elles le souvenir de la «Fusée» de Stephenson dont, pourtant, elles sont les descendantes.

La lutte entre le LMS et le LNER

Ces deux réseaux britanniques, le London, Midland & Scottish Railway et le London & North Eastern Railway, sont nés du vaste mouvement de regroupement des compagnies anglaises effectué en 1923 pour donner 4 grands réseaux nationaux. Mais ces deux réseaux-là sont en concurrence directe pour la desserte, depuis Londres, du centre et du nord de l'Angleterre et de l'Écosse, l'une par la côte Ouest (le LMS) et l'autre par la côte Est (le LNER). Une âpre politique de vitesse est engagée de part et d'autre, et quand l'une des deux sort une nouvelle Pacific, l'autre en fait autant. Et quand l'une lance à grand fracas publicitaire un nouveau train caréné, l'autre sort de son chapeau, comme par magie, un train caréné concurrent. Les Anglais, grands amateurs de paris, s'en donnent à cœur joie, pariant sur les temps de trajet des trains concurrents qui sont publiés fièrement dans la presse.

Le chef-d'œuvre de William Stanier

Cet ingénieur est très réputé dans les milieux ferroviaires britanniques de l'époque et, en 1932, le LMS parvient à le débaucher du Great Western Railway et à en faire son «Chief Mechanical Engineer» (ingénieur en chef de la traction), pour créer en 1933 la première série de Pacific du réseau: la Princess Royal. Mais, en 1937, le LMS décide de lancer un train caréné rapide Londres-Glasgow et demande à Stanier de concevoir la Pacific la plus puissante et la plus rapide possible. C'est la série des Duchess, la première locomotive portant le nom de Duchess Anne, série forte de 38 exemplaires produits à partir de 1939. Ces locomotives sont réellement très performantes: elles peuvent tirer des trains de plus de 600 t à plus de 100 km/h, rouler à plus de 160 km/h indéfiniment, et même atteindre, pour l'une d'elles, 182 km/h lors d'essais. Un certain nombre de ces locomotives sont carénées et peintes en bleu et

Caractéristiques techniques

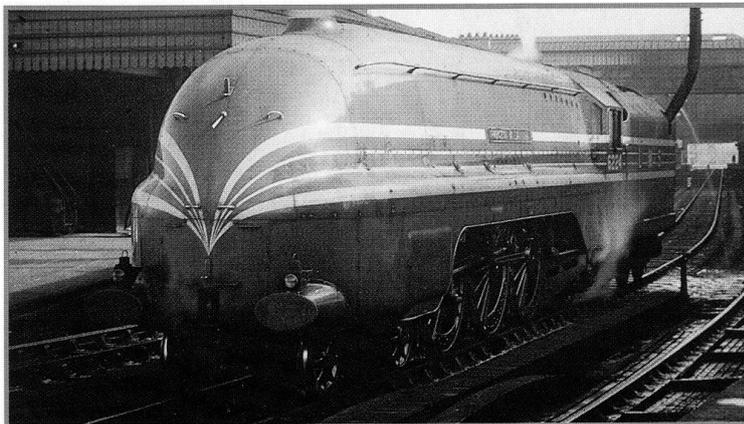
Type: 231
Moteur: 4 cylindres simple expansion
Cylindres: 419 x 711 mm
Diamètre des roues motrices: 2057 mm
Surface de la grille du foyer: 4,6 m'
Contenance du tender en eau: 18 t
Contenance du tender en charbon: 10 t
Masse totale: 164 t
Longueur totale: 22,51 m
Vitesse: 160 km/h

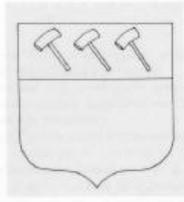
blanc pour le service du train Londres-Glasgow (le Coronation Scot), dont les 270 t sont enlevées à un bon 160 km/h. Ces locomotives resteront en service jusqu'au milieu des années 1960. Plusieurs d'entre elles sont heureusement conservées aujourd'hui.

Au-delà des possibilités des chauffeurs

Le problème posé par ces locomotives est leur voracité, proportionnelle à leurs performances. Le chargement du foyer se fait à la pelle, mais la demande en charbon est telle que le chauffeur n'arrive pas à suivre, ce qui limite les performances des machines. C'est dommage: il aurait certainement fallu les doter de la chauffe mécanique ou, peut-être, essayer la chauffe au fuel qui permet de fournir beaucoup plus de combustible. Des essais avec deux chauffeurs, sur la plate-forme, chargeant à tour de rôle le foyer dans un ballet incessant et parfaitement réglé, montrent que la locomotive peut aller encore plus vite, mais aussi qu'elle reste encore en dessous de ses possibilités par manque de vapeur, malgré deux chauffeurs.

Ci-dessous, la Duchess N° 6224 en version carénée. Au recto, une Duchess en état d'origine portant le nom de son créateur, William Stanier.





Samedi 25 Juillet Grand barbecue à Jehay Bodegné



Chers amis,

Cette année c'est dans un nouveau cadre que nous organisons notre barbecue et sa journée détente. En effet nous nous rendons à Jehay Bodegné.

Depuis quelques années maintenant, nous organisons le jour de notre barbecue un match de foot l'après midi (conducteurs contre accompagnateurs et personnels de gare), mais ce match a lieu loin du lieu du barbecue. Cette année il n'en sera pas ainsi, nous serons ensemble, car le barbecue aura lieu a la buvette du terrain de foot de Jehay.



De cette façon, les personnes préférant rester sur place pendant l'après midi pourrons profiter du match d'exception que nos sportifs leurs proposeront (les personnes intéressées à faire partie d'une des équipes peuvent joindre Lionel Gotal au 0473/99.85.91 pour s'inscrire et avoir des renseignements)

Comme chaque année une balade de \pm 10 km sera organiser au départ du lieu du barbecue vers 13h30.

Pour ceux qui le désirent également il a possibilité de visiter le château de Jehay (moyenant un droit d'entrée de 5€ par personne).



Il y aura aussi ce week end là pour une brocante dans les rue du village (avis aux amateurs).

Et pour ceux qui le désirent il y a toujours la possibilité de taper la pétanque et de profiter du beau temps que nous aurons encore une fois .

C'est aux environs de 17h30, au retour de nos courageux randonneurs et lorsque le match de foot sera fini, que le comité se fera un plaisir de vous offrir un verre d'apéro. Et nous passerons à table pour déguster le superbe barbecue vers 18 heures.



Au menu comme chaque année une brochette et une saucisse par personne (l'un ou l'autre pour les enfants) accompagnées de leurs patates et crudités servie à volonté.



Attention, Le bar fermera comme chaque année à 22h.

Comment s'y rendre?

Par autoroute E42 sortie **5-Saint-Georges** pour **N614** en direction de **Saint-Georges-sur-Meuse/Amay/Verlaine**. Au rond-point, prendre la **2e** sortie sur **Chaussée Verte/N614** en direction de **St-Georges/Amay/Verlaine** Continuer de suivre N614 Traverser 2 ronds-points (**±6km depuis l'autoroute**).. Arrivée au terrain de foot « Le Vivier » sur votre gauche.

Par la vallée à Amay prendre la **N614 (±3,5km)**. en direction de **St-Georges/Amay/Verlaine** Continuer de suivre N614 Traverser 2 ronds-points. Arrivée au terrain de foot « Le Vivier » .

Pour les adultes membres en règle de cotisation la participation est de 8 €.

Pour les adultes non membres la participation est de 10 €.

Pour les enfants (de moins de 12 ans) est la participation de 4 €.

Les inscriptions doivent nous parvenir avant le 18 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.

Payement au compte de l'amicale 001-1506138-95.

Bulletin de participation au Barbecue du samedi 25 Juillet 2009.

Bulletin à faire parvenir au secrétariat avant le 18 juillet 2009.

Je soussignédésire participer au barbecue de 25 Juillet 2009.

Adultes membres		x	8 €		=€
Adultes non membres		x	10 €		=€
Enfants (brochettes)		x	4 €		=€
Enfants (saucisses)		x	4 €		=€
TOTAL					=€

Inscriptions:

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

Signature



Malheureusement encore un périodique où nous devons vous faire part de la disparition de certains de nos proches.



Nous avons appris le décès de :
La belle mère de notre collègue Michel Leboutte
Du papa de notre collègue Eric Morsome
Et de l'épouse de notre ancien collègue JM Georis

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

Le Comité



**Bulletin de participation
au Barbecue du 25 Juillet 2009.**

RIONS UN PEU

Deux puces se rencontrent en vacances à Miami. L'une arrive à Miami transie et grelottante. L'autre lui demande :

- Qu'est-ce qui t'arrive? T'as l'air complètement gelée.
- Ben, je suis arrivée du New-Jersey dans la moustache d'un gars sur une Harley.
- C'est la pire façon de voyager. Essaie plutôt ceci: Va-t-en à l'aéroport, prends quelques verres et pendant que tu y es trouve-toi une belle hôtesse de l'air, grimpe le long de sa cuisse, et cache toi où c'est bien chaud et confortable. C'est la meilleure façon de voyager.
- Merci, j'essayerai ça l'hiver prochain.

Une année passe et lorsque la première puce arrive à Miami, elle est encore toute grelottante.

- T'as pas fait ce que je t'ai dit?
- Oui, j'ai fait exactement ce que tu m'as conseillé. Je suis allée au bar de l'aéroport, j'ai pris quelques verres et finalement une jolie et jeune hôtesse est entrée. J'ai grimpé le long de sa cuisse et je me suis cachée dans son nid douillet. C'était si doux et si chaud que je me suis endormie. Lorsque je me suis réveillée, j'étais dans la moustache d'un gars sur une Harley !!



Un cafetier corse dit à sa femme : "Je monte faire la sieste."

Elle demande pourquoi.

Il répond : "- Que veux-tu, je ne peux pas rester sans rien faire..."



C'est le printemps. Deux gars discutent assis sur un banc :

- Regarde comme c'est superbe, tout sort de terre, tout revit...
- Déconne pas, j'ai enterré ma belle-mère cette semaine...



Au 7e jour alors que Dieu avait créé Le monde, IL décida de créer les peuples....

Assisté du bon Saint-Pierre, il se mit à la tâche et créa les peuples avec leurs qualités.

Il dit: 'ceux-là seront Suisses : économes et financiers avisés.

Ceux-là seront Canadiens : résistants et bon vivants.

Ceux-là seront Allemands : rigoureux et excellents techniciens.

Ceux-là seront Américains : puissants et grands libérateurs.

Ceux-là seront Italiens : inventifs et raffinés.

Etc.....'

Vint enfin le tour des Wallons, il restait à Dieu 3 qualités:

'Intelligence, honnêteté et socialisme'. Dieu dans sa grande bonté décida de les donner toutes les 3 aux Wallons.

Hé là' objecta St-Pierre: 'Vous êtes injuste Dieu, vous donnez Trois qualités au lieu de deux aux Wallons...'

'Non' répond Dieu, 'Je t'explique: Les Wallons veulent toujours plus que les Autres donc Je leur donne trois qualités..... Mais ils ne pourront en Exploiter que deux à la fois !!!! ' Et c'est pour cela qu'en Wallonie, si on est intelligent et honnête on n'est pas socialiste, si on est intelligent et socialiste on n'est pas honnête et si on est honnête et socialiste on n'est pas intelligent.....



Bonjour, c'est moi André Mathy, le tout frais retraité,

Une météo fort capricieuse aurait pu ternir l'atmosphère et donc le déroulement de la journée bien mouvementée de ce vendredi 17 avril écoulé.

Que nenni, en masse, votre présence, vos gentilles attentions, vos mines radieuses, enthousiastes, quoique détrempées, ont irradié l'un des mornes quais de notre nouvelle gare « T.G.D » → très grosse dépense !!!

Mais aussi, j'ajouterai, réchauffé le coeur, ravivé l'esprit et titillé la sensibilité de celui, qui tardivement peut-être, manifeste joie à vous écrire ces quelques mots.

Encore sous le coup de l'émotion ressentie et partagée lors de la petite cérémonie relative à mon « dernier voyage » (rassurez-vous, en tant que conducteur de train) - j'aime à vous le préciser - nous voudrions, ma famille, Dominique et moi, vous remercier pour cette débauche d'engouement à notre égard.

Soyez persuadés que nous garderons un merveilleux souvenir de cette définitive et tant espérée libération ferroviaire.

A bientôt et encore un tout grand merci à toutes et à tous.

André.

Mots croisés.

Horizontalement

- 1 Absorberai
- 10 Ouverture
- 11 Bien caché
- 13 Emporte
- 15 Tuèrent
- 17 Innocent
- 18 Ancien empereur
- 19 Ancienne monnaie
- 20 Manqué!
- 21 Métal utilisé comme combustible
- 22 Fixé
- 24 Cuit à feu vif
- 26 Pas utilisés
- 29 Feuilleton
- 30 Recouvert
- 31 Tintent
- 33 Repoussent

Verticalement

- 1 Apitoie
- 2 Né
- 3 Etourderie
- 4 Pronom
- 5 Arbre
- 6 Déchiffrer
- 7 Isolierions
- 8 Idéaux
- 9 Cultivent
- 12 Considéré
- 14 Impropres
- 16 Pas rare
- 23 Dos
- 25 Inflammation
- 27 Est accroché
- 28 Ecoute
- 32 A l'air

1		2	3	4	5	6	7	8		9
		10								
11	12					13			14	
15					16					
17							18			
19			20						21	
22		23					24	25		
26				27		28				
29						30				
		31			32					
33										

Jeu des 7 erreurs.



Sudoku

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

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

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

trains.

J'eus tôt fait de reconnaître ceux qui venaient de Dijon et arrivaient en gare tout essoufflés par leur longue course, gémissant des quelques réserves de vapeur qui, sortant avec peine de la cheminée rampait harmonieusement le long du corps noir et cylindrique de la bête humaine.

Ceux qui allaient dans l'autre sens, s'élançaient pour ne pas arriver en retard au pied de la fameuse rampe de Blaisy ; crachaient déjà toute leur vapeur fraîchement conçue et les volutes de fumée noire et blanche montaient dans le ciel et venaient s'abattre surnoisement sur le linge en train de sécher sur le fil du jardin. Tout était à refaire si la malheureuse, fière de son chef-d'œuvre n'intervenait pas à temps.

Je pouvais entendre aussi les trains de marchandises garés en face au faisceau impair (on disait au P3 - poste d'aiguillage numéro 3) on ne percevait alors que le bruit lancinant et cadencé par intervalles réguliers du petit cheval ou compresseur d'air, mû bien entendu, par la vapeur.

Les locomotives à vapeur 141R, ces petits bijoux révolutionnaires de simplicité mais aussi de modernité qui arrivaient par bateaux entiers d'Amérique, se distinguaient par un bruit inhabituel en traction vapeur à l'arrêt ; cette locomotive possédait une centrale électrique auxiliaire, consistant en une génératrice mue par une turbine à vapeur ; le fonctionnement de cet appareil émettait un sifflement très aigu qui s'entendait assez loin. Aujourd'hui, les gens stressés, soumis à ce flot de décibels ne manqueraient pas de se plaindre !

Ces trains en attente « pompaient » d'où vient peut-être cette expression ou plutôt jargon cheminot qui signifie « attendre ».

Mais pomper demande de l'énergie et l'on sait que les cheminots et en particulier les mécaniciens n'échappent pas à la sacro-sainte économie de charbon. Alors, il était très simple de fermer le robinet d'arrêt de la conduite générale du frein dont les fuites

nombreuses à l'époque se révélaient être de grandes mangeuses d'air donc de vapeur et surtout de charbon !

Alors, un jour, un train partit ainsi sans que le mécanicien ait pensé à rouvrir le robinet. Et comme les fuites d'une part et la rusticité des équipements de frein permettaient cette anomalie, d'autre part, le train arriva sans problème aux Laumes, grimpa allègrement la rampe de Blaisy ; mais arrivé au sommet, il fallut bien redescendre sur Dijon... et freiner le train qui poussait... unis hélas, plus de frein autre que celui de la locomotive et de son tender seuls qui ne suffirent pas à arrêter le convoi à Dijon. Mai heureusement, le mécanicien siffla le code de détresse et Dijon comprit qu'il fallait laisser voie libre au bolide en folie, si bien que le train ne dérailla pas dans la courbe de Dijon et put enfin s'arrêter du côté de Perrigny !

Aujourd'hui, pareille mésaventure ne serait plus possible du fait de la modernisation des équipements techniques et des procédures.

Baignant dans cette ambiance ferroviaire, j'allais à l'école primaire privée, appartenant à la SNCF et créé par le PLM, qui un peu comme les compagnies minières avaient le souci de ses employés en créant des écoles, crèches et dispensaires. Les enseignants étaient très rigoureux, et appliquaient une discipline quasi militaire, toutefois bienveillante. Mes anciens camarades de classe se rappellent du traitement humain nous laissant une impression de responsabilité. Nous étions déjà considérés et cela était alors réciproque. Qui ne se souvient du charisme de monsieur Demarty, ses colères, ses anecdotes sur sa jeunesse en Algérie

Cette école se situait juste en face de l'entrée principale du grand dépôt des locomotives. On nous prêtait toutefois des outils pour nous faire découvrir les rudiments de métiers tels que menuiserie, ajustage ...

Il faut savoir, pour ceux qui n'ont pas connu l'activité d'un dépôt de locomotives, qu'il régnait en ce milieu fermé - au propre

comme au figuré - une véritable entité fourmillante, animation faite de nombreux corps de métiers aussi divers que des menuisiers, charrons, chaudronniers, peintres, tourneurs et de nombreux métiers particuliers propres à l'entretien des locomotives à vapeur - on dit aujourd'hui : la maintenance - ainsi qu'à l'intervention sur les divers bâtiments nécessaires à la vie d'un dépôt.

Quelquefois, notre instituteur m'envoyait chercher des outils pour une application de leçons de choses comme on disait alors, je connaissais bien le dépôt pour y être allé souvent, notamment pendant la guerre, pour y prendre une douche car ce luxe n'existait pas dans nos logements. Le gardien de l'entrée me connaissait ou bien je lui annonçais mon nom et je filais à l'atelier et mon père m'emmenait dans ces immenses vestiaires moites qui trillaient le savon.

Je me rappelle un jour, pendant la guerre, j'arrivai à la porte de l'atelier et aperçus un compagnon : Georges Krier, se précipitant (levant un placard à outils ; mais me voyant : « Ah c'est toi murmura-t-il ! » Il ressortit alors un objet qu'il venait de cacher précipitamment, craignant l'arrivée d'un soldat allemand. L'objet en question n'était rien moins qu'une mitrailleuse qu'il était en train d'astiquer et de graisser !

Le film de Marcel Carné : « La bataille du rail » illustre et décrit bien cette époque dont je ne soupçonnais pas les dangers qu'il comportait. Le dépôt était surveillé par de vieux soldats allemands, car les cheminots qui étaient tous plus ou moins impliqués dans les réseaux de résistance, sabotaient très

discrètement mais efficacement les locomotives en bouchant les graisseurs de coussinets de bielles qui pendant leur parcours se mettait à chauffer puis à obligeait à l'arrêt en pleine voie, désorganisant par là même le trafic vital pour l'occupant.

Mais tout acte manifeste détecté faisait l'objet de représailles terribles (fusillade immédiate de dizaines d'otages pris parmi les ouvriers présents).

Voilà l'époque noire, confuse mais combien animée nous vivions alors : l'inconfort, le travail pour les uns, la clandestinité pour d'autres. Tout cela faisait peser sur nos frêles épaules un étrange sentiment de participer à une histoire qui nous marquera pour ses privations, une ambiance faite de solidarité animait notre jeunesse qui suivait avec peine le cours de l'histoire.

Hier encore, il fallait chanter pour un maréchal, puis on nous demandait le contraire, un autre général arrivait dans l'allégresse et voilà que nos frères plus âgés repartaient dans une autre guerre à l'Extrême-Orient ; des blocs politiques se faisaient face soutenus par les uns, haïs par les autres.

Pendant ce temps, les locomotives se remirent à fumer ...

Chapitre II

La Libération

J'avais neuf ans. Enfin, le cauchemar et la torpeur qui muselaient le pays s'estompaient. Depuis longtemps déjà, revenaient les rumeurs colportées en sourdine par les voisins qui discutaient le soir sur le pas de la porte : « les Alliés vont débarquer ; si, si, vous allez voir, les Alliés vont débarquer ! ».

.Je me demandais qui pouvaient bien être ces sauveurs que j'imaginai venus d'une autre planète. Puis un beau jour, ce devait être en août, arriva une curieuse voiture moderne, toute carrée, peinte en kaki, sentant bon le neuf, surmontée d'une immense antenne ; c'était la célèbre Jeep, chevauchée par deux hommes casqués, portant un treillis kaki, bien repassé, avec des écussons et galons rutilants. L'engin traversa en trombe le village, ne s'arrêtant que pour permettre au chauffeur de demander son chemin. Ce fut la ruée pour voir ces libérateurs.

Bien entendu, Cheny eut aussi ses heures sombres. Les occupants n'avaient pas fini de détailler qu'un jour, un grand rassemblement se transforma en défilé bruyant qui fut le centre d'intérêt du village. Ma mère vint vite me récupérer pour que « Je ne voie pas ça. » J'ai compris ensuite, à force de bribes, de mots à peine couverts : collabo, crânes tondus ...

Puis la vraie vie reprit pleine d'espoir, les radios se mirent à hurler : « Ploum, ploum tralala ... » ; la pub commença à nous envahir : « Dop dop dop ... Tout le monde adopte Dop »

Déjà, j'enviais les mécaniciens qui, depuis les cités, partaient au travail. Entièrement vêtus de bleus frais lavés, le foulard ajusté et tenu par un culot d'ampoule électrique en laiton brillant, la casquette bleue typique du roulant.

Quelle allure ces « sénateurs », comme les appelaient les sédentaires, avec leur panier en osier peint en noir, contenant le ou les repas et puis, plus tard la grosse lampe

cubique à pile qui remplaçait la lampe au gaz d'acétylène.

C'était décidé, je serais mécanicien et rien d'autre.

Cependant, mon père qui avait fait son service dans l'armée de l'air, voulait que j'entre chez l'avionneur, Bréguet, car son cousin y était contremaître...

« Non, non et non, je ne veux pas

- Tu ne veux pas quitter le plancher des vaches », me disait mon voisin Roger Leturcq, mécanicien d'essai de la 241C1.

Le pont sur l'Yonne que les aviateurs canadiens ou américains, avec leurs tapis de bombes, avaient endommagé, fut reconstruit. Tout renaissait, tout était beau, c'était la découverte de la vie.

Être dans une école PLM, y apprendre le calcul et la grammaire, passe encore ; mais rabâcher que nos ancêtres s'appelaient les Gaulois et que le chef lieu du Cantal est Aurillac, quelle importance ? Apprendre un peu de mécanique et d'électricité aurait été autrement plus motivant ! Mais il fallait patienter ... « Quand tu seras grand ... En attendant, mange ta soupe et sois sage ! »

Je me souviens aussi de Madame Duport qui, remarquant notre intérêt pour la langue anglaise, nous promit, sous condition d'être sages, de nous apprendre quelques bribes de la langue de Shakespeare.

En effet ces nouveaux occupants riches et fringants nous attiraient avec leurs produits nouveaux comme la gomme à mâcher et les cigarettes au parfum de miel.

Mais le Directeur interdit que l'on dérogeât au programme...

Et puisqu'il en était ainsi, je décidai de me construire une vraie locomotive à vapeur : une boîte de conserve fit un cylindre

auquel j'ajustai le piston en bois, construction facile à travailler grâce aux outils et à l'établi de mon père.

Tout le monde se ligua contre moi, « Tu n'y arriveras pas, tu ne pourras pas la faire ta machine ... 1 » Les voilà les encouragements de mon voisin l'aiguilleur ou de mes copains. Non, dans les cités, le bricolage n'avait pas cours, on ne parlait que de jardinage ou de pêche...

1949, l'artère PLM s'alourdit, se défigura, se compliqua.

D'énormes poteaux caténares, les fils de cuivre nécessaires pour le 1500 volts continu occupèrent progressivement le terrain, remplaçant les vieux poteaux en bois portant des dizaines de fils (vous savez ceux qui montaient et descendaient incessamment quand vous étiez dans le train...) C'est l'électrification rendue nécessaire par l'important trafic supporté par la ligne Paris-Lyon.

A quelques pas de la cité, dans la zone marécageuse de Préblins, un chantier, important pour la région concerna la construction de la sous-station électrique. Les transformateurs de courant abrités dans ce bâtiment allaient s'alimenter en courant 60000 volts. On retrouvait ces constructions tous les quinze kilomètres.

Tout ce maniement de terre et de sable avait nécessité un petit roseau de voies avec des wagonnets ; les gamins des cités en avaient pris possession ; le chef, déjà, était l'intrépide Pierre Drouin, il en était le mécanicien.

A quatre ou cinq, on poussait le wagonnet sur la voie qui N'élevait sur un tas de terre. Là haut, Pierre s'asseyait sur l'attelage, devant le wagonnet, un pied sur chaque rail pour freiner ; loin le monde montait dans la benne et hop ! Départ ! Pierre lâchait tout et contrôlait la vitesse avec la semelle de ses chaussures ... Un jour cela se passa plutôt

mal : Pierre ayant laissé un pria trop s'emballer le petit train et, jugeant qu'il allait dérailler dans la courbe un peu plus bas, freina énergiquement, mais c'était trop ardu pour un gamin de 12 ans à peine. Le wagonnet dérailla et, Pierre disparut sous le wagon Il s'en tira avec quelques écorchures.

Le convoi s'arrêta dans un grand fracas dont les « voyageurs » ne sortirent indemnes et ce petit jeu s'arrêta définitivement.

Ce n'était pas notre seule occupation. Il nous arrivait de traverser les voies principales, nous poster sur un pont (le saut-de-mouton) et guetter l'arrivée des trains dont la locomotive nous enfumait copieusement. Les imposantes locomotives diesel prototypes 060 DA ou DB faisaient trembler le pont, en nous secouant les tripes ...

Les mécaniciens nous voyant, sifflaient pour exprimer leur désapprobation quant à notre présence sur ces lieux dangereux.

Un autre jeu à risque consistait à pêcher à la bombe au carbure d'acétylène, dans le ru de Préblins. On sait que ce combustible permet l'éclairage durant des décennies, sur les locomotives.

Les « grands » nous procuraient la précieuse pierre noire à l'odeur âcre si caractéristique.

On en garnissait une bouteille de verre avec un peu d'eau, on bouchait, on jetait le flacon dans le ru et le gaz se formait. La pression montait, montait et la bouteille explosait. Il n'y avait plus, placés en aval du courant, qu'à recueillir, ventre en l'air les perches, truites, enfin les quelques victimes de notre machine infernale ...

Le 11 décembre 1949, une rumeur me parvint : la première locomotive électrique était arrivée ! Je filai en gare et découvris la **BB** 8111 immobile, son pantographe levé.

Le moment tant attendu était là devant mes yeux. Je fus envahi par un sentiment de plaisir intense. En effet, on nous montrait quelquefois, dans la salle des fêtes du P.L.M., des films documentaires sur la traction électrique. J'étais fasciné par le jeu du pantographe sous les caténaires portées par les supports en ogive de la région de Bordeaux.

Alors, je ne pus résister. J'allai me hisser dans la cabine. À treize ans, j'avais déjà l'habitude d'essayer toutes les vieilles locomotives remisées sur les voies de débord du dépôt.

Les 240 P locomotives à vapeur, coûteuses en entretien, firent une brève apparition sur le Sud-est, elles furent garées en attendant de passer chez le ferrailleur. Les « grands » m'avaient aussi montré une merveilleuse locomotive prototype à turbines complètement carénée (on ne voyait même pas les roues et personne ne pensait qu'une locomotive vapeur pût exister sans bielles), elle avait du recevoir une peinture bleu ciel qui avait passé ; elle avait essuyé, en outre, des rafales de mitrailleuse et ne remorqua, je crois jamais de train. Elle finit sous le dard des chalumeaux.

Me voilà donc tout admiratif devant la 8111 qui représente pour moi la modernité, malgré son aspect austère de caisse à savon et sa couleur vert - foncé. Je suis tout de même fasciné par la compacité de l'engin et suis avide de découvrir ce que renferme ce petit monstre qui ne fume pas, n'émet aucun bruit à l'arrêt mais qui est prêt à s'atteler à tout train de marchandises.

A mon grand désespoir, les locomotives à vapeur ne cédèrent pas encore leur place, car en 1950, la plupart étaient en pleine forme et l'on fabriquait encore ces monstrueuses mais belles 241P.

A peine avais-je placé un pied pour jeter un œil dans la cabine de conduite qu'un coup de sifflet strident retentit ; c'était le fromage mou - entendez le chef de sécurité - qui

veillait sur la petite merveille. Je reculai, pris du champ et commençai à rêver lorsque sans un bruit, elle démarra et fila au dépôt à l'abri des curieux. Dans cette machine, les premiers mécaniciens vapeur reconvertis, se faisaient la main au nouveau mode de traction.

Quelques jours après, passant à proximité du dépôt, je découvris une superbe locomotive électrique de couleur bleu ciel, zébrée de deux liserés chromés avec un juponnage camouflant presque entièrement les bogies : c'était un prototype, la CC 7002, autour de laquelle s'affairait un monsieur à chapeau (lui gentiment et voyant que je m'intéressais à ce bijou me fit visiter l'intérieur. Mon hôte qui se déclara ingénieur chez Alstom, m'expliqua sommairement le fonctionnement des contacteurs qu'on distinguait à travers les panneaux de protection grillagés, en les comparant aux appareils usuels et domestique, ce qui était un excellent moyen pédagogique. Ce fut vraiment une belle journée pour moi et peut-être la confirmation d'une vocation.

Puis, arriva l'inauguration de l'électrification de la ligne Laroche à Dijon avec la 2D2 9104, hélas ! Déception, peu de locomotives électriques étaient présentes ; je pense que la fin de la guerre étant encore proche, les bureaux d'études devaient fonctionner à plein et les réseaux déjà électrifiés, surtout le sud-ouest et l'Ouest devaient reconstituer leurs stocks en priorité.

J'allais souvent voir mon frère qui était passé au service « caténaires » ; je passais des heures avec l'équipe sur les voies et je regardais passer les trains. On ne voyait alors que quelques BB 8100 et 2D2 9100. Quelquefois, une 2D2 toute neuve passait, remorquée dans un train de marchandises en provenance du Creusot où elles étaient fabriquées.

A suivre...

Quelques citations

Qui pisse contre le vent se mouille le devant !

Verre plein, je te vide... Verre vide je te plains !

Mieux vaut arriver en retard qu'en corbillard !

SOLUTIONS
AUX
JEUX

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

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



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

