



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

P705008

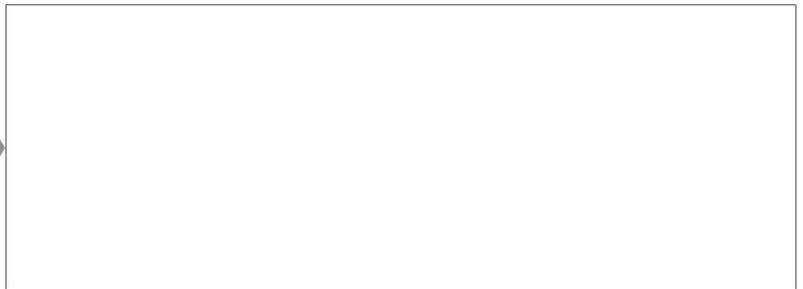
A.S.B.L.
**AMICALE
DES
CONDUCTEURS
LIEGE & HUY**

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 2011 - N°113 - LIEGE X



«ATLANTIC» NORD

Planning de l'année 2011

<u>Date</u>	<u>Activité</u>	<u>Lieu</u>
Samedi 12 Mars 2011	Repas de retrouvailles	« Au Normandie » Sprimont
Samedi 16 Avril 2011	Excursion	SOS Planète Liège Guillemins
Samedi 07 Mai 2011	Excursion	Bokrijk
Samedi 6 Août 2011	Barbecue avec sa journée détente et match de foot	Aux terrains de foot de Beaufays.
Samedi 08 Octobre 2011	Bal avec son souper	A Vi Djeyi Fexhe Le Haut Clocher
Vendredi 20 janvier 2012	Assemblée Générale	Dépôt des conducteurs

Dernier train

www.cteliege.be - amicalefly@hotmail.com
cotisation annuelle de 13€ au compte BE76001150613895 - IBAN GEBABEBB



Je crois sincèrement que nous n'avons pas failli à la tradition pour notre première activité de cette année.

En parcourant le domaine de Bokrijk, nous avons eu l'occasion de nous rendre compte des conditions très précaires dans lesquelles nos ancêtres ont vécu en pratiquant des métiers manuels d'une grande dextérité avec des moyens très rudimentaires.

La réussite de cette balade fut totale car le soleil nous accompagna toute la journée pour notre plus grand plaisir.

Nous espérons vous retrouver nombreux en août à Beaufays où les sportifs, les randonneurs et les casaniers seront là pour notre traditionnel barbecue.

Je ne voudrais pas terminer ce petit mot sans vous demander d'avoir une pensée pour notre ami Louis Lahaye plongé dans la peine suite au décès de son épouse.

Nous sommes de tout coeur avec toi Louis.

Jean MARENNE

1902

France

«ATLANTIC» NORD

Née sous le signe des trois «3», cette locomotive devait couvrir en 3 heures (soit à une moyenne de 100 km/h) la distance de 300 km en tête d'un train de 300 tonnes, chose qu'elle fit aisément sur les grandes lignes du réseau du Nord français en tête de trains rapides, avant d'être définitivement supplantée, durant les années 30, par les «Pacific».

«Si nous ne marchons pas partout à 120 à l'heure...»

«... c'est que nous ne le pouvons pas», disait Du Bousquet, peu avant 1900, alors qu'il était ingénieur en chef du réseau du Nord, un réseau bien connu pour la vitesse de ses trains. Et il consacra alors tous ses efforts à ce qui, selon lui, empêchait les grandes vitesses: l'étroitesse des passages de vapeur entre la chaudière et les cylindres sur les locomotives «compound» type 220.

Il montra qu'à 120 km/h, il se produit un travail de laminage de la vapeur entre les cylindres haute et basse pression, ce qui produit une perte de puissance, les cylindres basse pression fournissant un travail moindre que les cylindres haute pression. Il fit augmenter et redessiner ces passages de vapeur jusqu'à amélioration des résultats, mais ce ne fut qu'avec des locomotives type 221 que le gain de puissance put jouer pleinement par allongement de la chaudière et du foyer grâce à l'allongement du châssis.

Tous les perfectionnements...

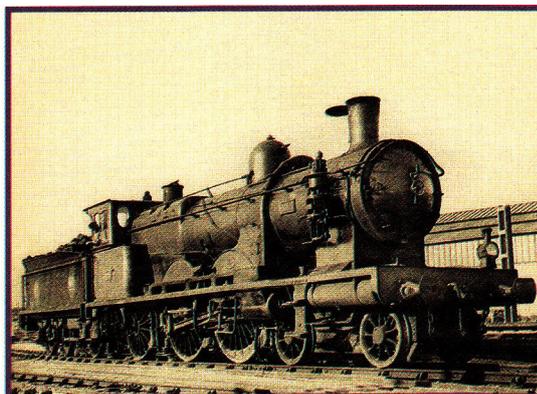
La compagnie du Nord présenta sa nouvelle locomotive lors de l'Exposition universelle de 1900. Et ce fut un succès, dû notamment à l'élégance du dessin de la locomotive et à sa superbe couleur chocolat à filets jaunes que la compagnie réservait à ses machines «compound» de vitesse. Cette machine était dotée de tous les perfectionnements en vigueur à l'époque: foyer Belpaire, soupapes Adams, injecteurs Friedmann, tubes Serve dans le faisceau tubulaire de la chaudière, séparation des marches haute et basse pression au démarrage, échappement à cône mobile, etc.

Des performances sans précédent

33 machines de vitesse. Des vitesses moyennes de 94 à 100 km/h, supposant des pointes à plus de 130 ou même 140 km/h: tels furent leurs exploits quotidiens en tête de trains rapides sur les lignes de Paris-Amiens, Paris-Calais, Paris-Lille, Paris-Saint-Quentin, ou à la tête de grands rapides au nom prestigieux: «Calais-Méditerranée», «Nord-Express», «Oiseau-Bleu» et, bien sûr, «Flèche d'Or».

Exceptionnelle pour l'époque

De nombreuses transformations améliorèrent encore ces performances déjà exceptionnelles pour l'époque: la surchauffe, des cylindres nouveaux, le graissage mécanique, etc. Les puissances passèrent à plus de 1300 CV, ce qui permit la remorque de trains de 400 tonnes toujours à des vitesses moyennes de plus de 100 km/h.



Le Musée français du Chemin de Fer, à Mulhouse, possède un exemplaire d'Atlantic, magnifiquement restauré, la N° 2670 (photo du recto), de 1904. Ci-contre, la machine N° 3003 de 1903.

Caractéristiques techniques

Longueur: 11,48 m
Poids: 70 t
Vitesse: 120 km/h
Diamètre des cylindres haute pression: 340 mm
Diamètre des cylindres basse pression: 560 mm
Course des pistons 640 mm
Surface de la grille du foyer: 2,76 m²
Diamètre moyen du corps cylindrique: 1456 mm
Diamètre des roues motrices: 2,04 m

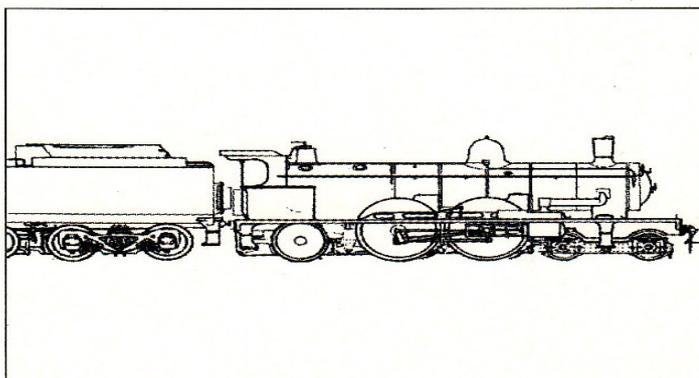


Schéma C. Lamming

Samedi 6 Août



Comme chaque année nous vous convions à notre journée récréative qui se clôture par notre grand barbecue. Cette année cela se passera aux terrains de foot de Beaufays, le samedi 6 Août.

Nous vous proposons comme chaque année, pour les plus courageux une balade d'environ 10 km, qui partira du terrain de foot pour vous faire découvrir la belle région de Beaufays, le départ à 13h30.



Comme cela devient une habitude maintenant et que l'endroit le permet notre ami Lionel GOTAL organise encore un match de foot dans l'après-midi. Que toutes les personnes intéressées se mettent en contact avec lui.

(Lionel GOTAL conducteur de train à Liège - Guillemins 0473/998591)





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

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



Au menu:

Pour les adultes une brochette et une saucisse.
Pour les enfants une brochette ou une saucisse.
Et pour tout le monde pommes-de-terre et crudités au choix. Cette année nouveauté, un dessert vous sera proposé.

Informations pratiques:

- Nous vous fournirons une assiette et des couverts en plastique pour le repas, vous pouvez venir avec vos assiettes et couverts, si vous préférez.
- Pour les randonneurs des chaussures adéquates.



ATTENTION !!!

Comme chaque année
le bar sera fermé à 22 heures

Les inscriptions doivent nous parvenir avant le 26 juillet, soit :

- Dans la boîte aux lettres de l'amicale au local des conducteurs de Liège.
- Chez Yvette PONS Impasse des Botteresses,2
4340 AWANS
- Par téléphone au 0476/30.60.51 (Yvette PONS après 17H).
- Par mail à amicalefly@hotmail.com.



Adresse du jour: RSC BEAUFAYS

Voie de l'air pur à 4052 Beaufays

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

Bulletin de participation barbecue du 06Août 2011

Bulletin à faire parvenir au secrétariat avant le 26 juillet.

Je soussignédésire participer au barbecue du 6 Aout 2011.

Inscription:

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

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

Signature



EUTHANASIE

Hier soir, ma femme et moi étions assis à table et nous discutons de choses et d'autres puis nous en sommes venus à parler de l'euthanasie.

Sur ce sujet délicat du choix entre la vie et la mort, je lui ai dit :

"Ne me laisse jamais vivre dans cet état végétatif, dépendant d'une machine et alimenté par le liquide d'une bouteille.

Si tu me vois dans cet état, débranche les appareils qui me relient à la vie".

Elle s'est levée, a débranché la télé, a éteint l'ordinateur et a jeté ma bière.

Connasse !

Lorène, lorsque tu seras grande, aimerais-tu avoir des enfants ?

- Oh oui ..

- Comment vas-tu les appeler ?

Elle se met à frapper dans les mains et crie 'LES ENFFAANNTS !'
(Lorène 3 ans).

J'explique à Julie que je vais commander son tee-shirt sur Internet.

Elle me dit : - Et il va sortir de l'imprimante ?

(Julie 7 ans).

*Dans le cœur de ceux qui t'aiment,
Tu vivras toujours...*



Roger CALBERT

Epoux de Marie-Thérèse LAYS

07/02/1930 – 05/03/2011

Pour votre présence chaleureuse,
vos fleurs , vos marques de
sympathie , votre amitié ;

de tout Cœur merci

Son épouse , Ses enfants , Ses petits-enfants

Nous avons appris le décès :



Du papa de notre ami et collègue Dany Capitaine.
De notre ancien collègue Léon Lerho
De notre ancien collègue Victor Graeven

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

Le Comité

Le petit mot du secrétariat

N'oubliez pas de nous donner votre nouvelle adresse en cas de déménagement afin de pouvoir vous faire suivre notre courrier. Encore trop de personnes se plaignent de ne pas recevoir le périodique. Mais nous ne pouvons être responsable, si nous ignorons votre changement d'adresse.

Pour les adeptes d'internet, vous pouvez me faire parvenir votre adresse mail, via notre compte "amicalefly@hotmail.com", cela vous permettra d'avoir le périodique en couleur, et d'autres infos.

Le secrétariat

RIONS UN PEU

Toto est assis au premier rang.

L'instituteur demande aux élèves de lui citer Des exemples d'excitants.

- Le café, répond Natacha
- Très bien, lui dit l'instituteur
- L'alcool, répond Pacha
- Très bien, lui dit l'instituteur
- Une femme à poil, répond Toto.

L'instituteur, d'une voix sévère :

- Tu diras à ton père de passer me voir Demain, j'ai deux mots à lui dire.

Le lendemain l'instituteur remarque que Toto est assis au dernier rang.

Il l'interpelle :

- Toto as-tu fait la commission à ton père ?
- Oui Monsieur l'instituteur.
- Qu'est-ce qu'il t'a dit ?
- Il m'a dit : si ton instituteur n'est pas excité par une femme à poil, C'est que c'est un pédé ! Tiens-toi loin de lui.



Un gosse voit dans la rue un chien en train de saillir une chienne et demande à son père ce qu'ils font. Le père embarrassé explique que la chienne qui se trouve dessous ne veut pas rentrer à la niche, et que le chien est en train de la pousser pour la ramener.

Le gosse

- C'est comme maman hier, heureusement qu'elle se tenait bien au lavabo.
- Sinon Le facteur l'emmenait à la poste...



Bart De Wever consulte une voyante :

La voyante très concentrée ferme les yeux et lui dit :

- Je vous vois passer dans une grande avenue, dans une voiture, le toit ouvert, le peuple hurlant sa joie.

Deweever sourit et lui demande :

- Alors la foule est heureuse ?
- Oui comme jamais.
- Et les personnes qui courent après la voiture ?
- Oui, autour de la voiture comme des fous. La police a du mal à se frayer un chemin.
- Les gens porteurs de drapeaux ?
- Oui, drapeaux et bannières de Flandre avec des mots d'espoir et d'un meilleur avenir.
- Vraiment ? Et les gens crient, chantent ?
- Oui les gens crient des phrases d'espoir: «Oh! Maintenant, tout ira mieux !!!

Le peuple est en liesse.

- Et moi, comment je réagis à tout cela ?
- Je n'arrive pas à le voir.
- Ah bon ! Pourquoi ?
- Le cercueil est fermé.

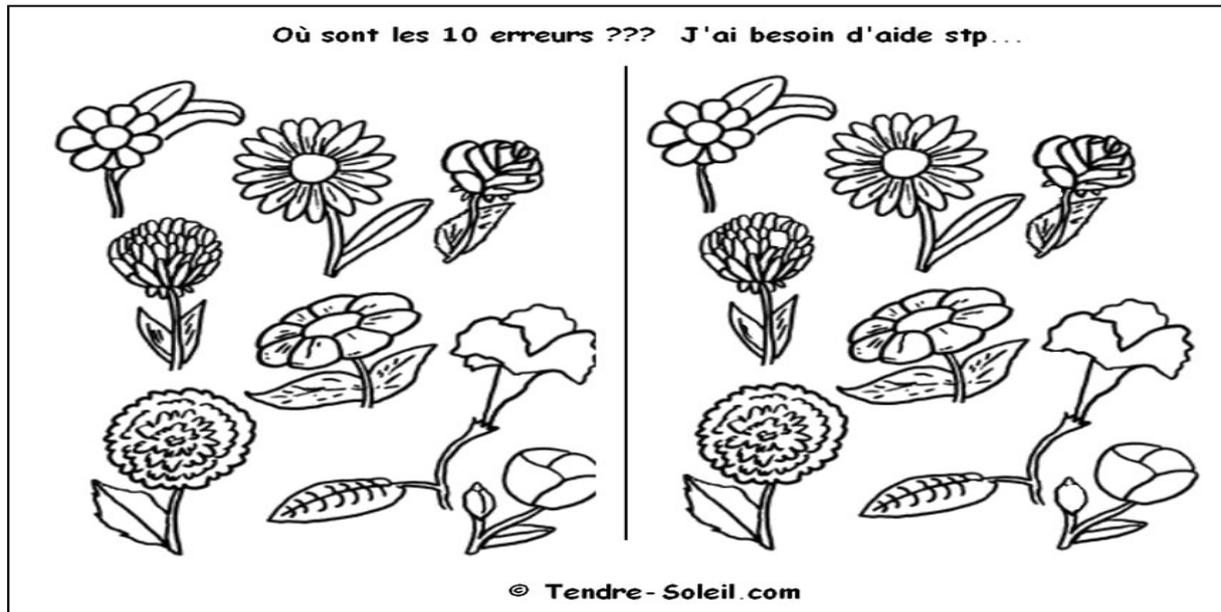
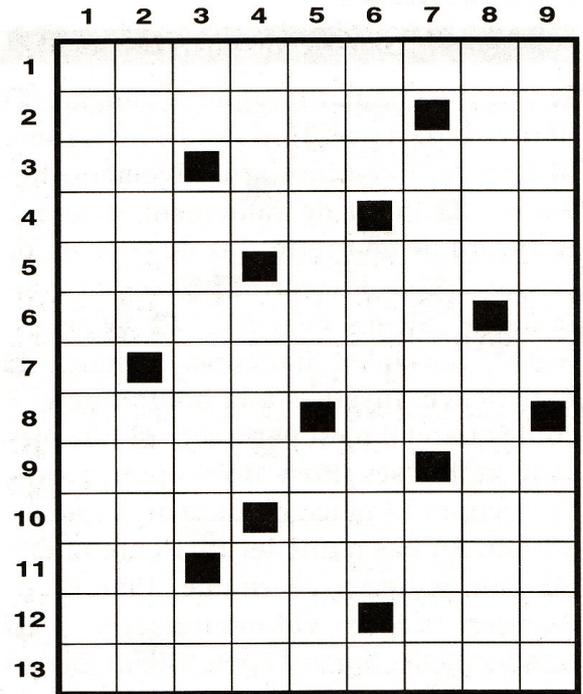
MOTS CROISÉS N° 3

HORIZONTALEMENT

1 Qui obéissent à un ordre. **2** Adroit. Ebranlé. **3** Arsenic. Furieux. **4** Compter. Vitalité d'hier. **5** Cap. Fit planer. **6** Affaiblie. **7** Couvert. **8** Enoncés. Avant oméga. **9** Recouvre. Exclamation. **10** Cœur du pain. Teinte en jaune. **11** Élément de liaison. Armature. **12** Préfecture de Poitou-Charentes. Bon vouloir. **13** Il pose des revêtements.

VERTICALEMENT

1 Mise en désordre. **2** Il fait plus frais chez lui qu'aux alentours. Mit au courant. **3** En bas de page. Symbole de royauté. Numérotation musicale. **4** Sacque. Amateur de souffrances. Travail de facteur. **5** Libérer. Extrémités. **6** Rien que des cailloux. Déférence. **7** Espionnées. Commandé. **8** Impressionnées. D'intérêt secondaire. **9** Acheté bien cher. Ouvrir les fenêtres.



Sudoku

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

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

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

Je me souviens d'avoir été accompagné sur un train omnibus de Corbeil à Montargis ; c'était le célèbre chef mec Beulin (dit Tête de Cheval) très craint et respecté de ses agents. Il fut un vrai ami pour moi car ce soir là, il faisait nuit et il pleuvait avec du brouillard et le conducteur venant de Paris avec son électrique vivait trouvé moyen de nous amener un train en retard ! Je peux vous dire qu'à 100 km/h pour faire l'heure, je n'aurais pu seul mener la tâche à bien ; aussi le grand Beulin, lunettes bien chaussées et la tête dehors me criait le moment venu : « serre ! ». C'était bien convenu : je mettais un kilo et je coupais le régula-lotir pour réadmettre un peu de vapeur sur la fin de l'arrêt pour ruiler l'aspiration du fraisil. Pendant ce temps, absorbé par son travail, le chauffeur jonglait avec ses manettes avec la précision d'un robot. Avec la mauvaise visibilité depuis la cabine de la locomotive à vapeur, on se rend compte de la nécessité absolue de bien connaître la ligne et ses repères d'arrêt : (un signal, ou (01lipter 6 secondes après tel passage à niveau !).

Je me souviens aussi de la conduite du train omnibus de marchandises numéro 9152 : arrêt à toutes les gares et je manœuvre, je laisse deux wagons, j'en reprends cinq répartis sur plusieurs voies et il faut refaire les essais de freins complet ; mais heureusement, il fait beau, les chefs de train renâclent un peu, pour « faire les freins » mais mon moniteur est intransigeant pour ce qui est de la sécurité. Les exploitants en seront pour quelques dizaines de km au total. Explication : ces gaillards avaient trouvé la solution qui fut réglementée plus tard, à savoir l'essai de raccordement qui évitait de contrôler tout le train. À l'arrivée on avait bien mérité une bonne omelette au bistrot du rein. Tout le monde était content de cette journée difficile.

Pour la dernière journée du stage, on était convenu avec mon copain Jacques Blanchet de faire une tournée sur Nevers. Dans ce grand et vrai dépôt vapeur, je reconnus Blondeau (dit le cow-boy) qui avait été sous-chef à Laroche et lui demandai de nous arranger un accompagnement sur le célèbre train 1110 remorqué par une 241 P. Quel souvenir unique et inoubliable. Pas un mot, le

train drapeau était en retard ; c'était alors la vision d'une équipe au summum de son art. Le mécanicien tenait le 120 km/h, l'œil rivé sur la voie au loin, le régulateur était réglé sur un cran invariable, seul le levier d'admission subissait une petite modification selon le profil de ligne. Un coup de sifflet strident aux points dangereux de la ligne, de temps en temps, le mécanicien jetait un coup d'œil sur le feu, un autre au tube à niveau d'eau ; la pression était bien calée à 19/20 bars. Dans certaines courbes, il faisait un geste bref, le chauffeur avait compris et observait rapidement un signal puis répondait le pouce en l'air sans un mot. Sur l'approche de Moret-les-Sablons, un tourbillon prit naissance et devint de plus en plus violent, transportant de la poussière de ce qui restait du charbon du tender. Le chauffeur était obligé de quitter son poste et raclait le reste de charbon qu'il approchait du regard du stocker. Incroyable, sur les 186 kilomètres de Nevers à Moret, la machine avait de toute sa puissance avalée ses 5 ou 6 tonnes de charbon. Nous descendîmes sur le quai abasourdis par les vibrations et le bruit importants faits par ces bolides de plus de 130 tonnes à cette vitesse.

Je n'étais pas habitué à cette vie de groupe dans les foyers de repos. Il était de coutume de s'attabler dans les bistrotts situés près des dépôts où l'on racontait des histoires de roulants, tout en sirotant, comme tout le monde, une chopine de vin du patron de plus ou moins bonne qualité, selon l'endroit. Le fait de porter des bleus de travail maculés de noir limitait notre rayon d'escapade autour du dépôt et vouloir faire bande à part vous plaçait au ban de ce clan si particulier.

Sur les lignes du Morvan, converties à la traction diesel, on retrouvait cette coutume de rassemblement. La polyvalence (conduite indifférente des locomotives électriques ou diesel) finira par briser cette tradition.

Dirigé par M. Gouby, le stage suivant fut réservé à la traction thermique, au dépôt de Lyon-Vaise. En quinze jours, nous découvrièmes tous les appareils spécifiques au matériel SNCF : (le la vanne Jovenelle à l'actuation, en passant par la boîte de vitesse de Dietrich et la boîte Mekydro

très compliquée, dérivée des chars Panzer allemands.

Puis ce fut l'étude de l'autorail X 2800 avec son moteur 825 chevaux-turbo et la complexe BB 67000, avec son système ETNA de refroidissement à haute pression qui, avec de l'air comprimé ajouté au circuit, permet à l'eau de ne bouillir qu'à 114 degrés faisant ainsi gagner de la masse... Le stage pratique se déroula dans nos dépôts respectifs ; je fis connaissance avec les X 3800, surnommées « Picasso », les X 4500 dites Caravelles. Ces dernières apportèrent une évolution dans le confort ; mais quel manque de puissance ! Avec les BB 63000 et 06000, je retrouvai mon Robi qui entre-temps, et pour des problèmes de santé, s'était fait muter au Morvan. Ce fut la découverte de lignes particulières, exploitées et affermées aux CFD (chemins de fer départementaux) ou aux CFTA (chemins de fer et transport automobile) ainsi qu'à la réglementation type Est à block automatique manuel et sa marche à vue sur deux cantons. Lorsqu'on a toujours roulé en block automatique lumineux, il est désagréable de retrouver tous ces blocks obsolètes, assortis de réglementations surannées. Une autre impression était le manque de puissance des locomotives et autorails diesel par rapport à la traction électrique.

Enfin, le dernier stage, sous la direction de M. Champlong à Dijon, fut celui de la traction électrique à courant monophasé 25 000 volts, plus économique que les 1 500 volts continus, nécessitant de lourdes installations spécifiques. Le stage pratique se déroula à Dôle. Je fis connaissance avec cette superbe ligne du jura qui mène à Pontarlier et surtout en Suisse à Vallorbe. La phase de traction ne présente pas de difficulté puisqu'elle n'est pas tributaire de plages de résistances comme en courant continu. La difficulté est donc la ligne qui comporte une rampe de

vingt millimètres par mètres sur vingt kilomètre. Le parcours, longeant un torrentueux cours d'eau nous fait découvrir la magnifique forêt de Joux et le tunnel du Mont-d'Or : mon chef de conduite, Pierre Tachot, originaire de Dôle, me raconta que, du temps de la vapeur, au retour en France, on ne voyait absolument rien tant la

fumée rendait l'air opaque. Le gradient étant important, le mécanicien était obligé d'évaluer, en touchant avec le manche de la pelle, la paroi du tunnel pour vérifier si le train avançait bien. Il disait en effet, sans rire, qu'un train très chargé pouvait reculer, alors que les roues patinaient vaillamment vers l'avant.

Pierre, quittant avec peine son Jura, me raconta un peu son dépôt qui malgré l'électrification eut longtemps la chance d'être une gare et un dépôt expérimentaux, permettant grâce à l'échange de locomotives, de garder une certaine importance que le modernisme s'est acharné à banaliser. D'abord, la gare fut commutable, c'est-à-dire que certaines voies pouvaient être alimentées en 1 500 volts continus ou en 25 000 volts alternatifs, ce qui permit, plus tard, d'électrifier les lignes vers Besançon et Vallorbe dans ce type de courant. Nous fîmes connaissance avec les premières locomotives bicourant, les BB 25 100 et 25500. Le prototype de la 25100 fut une locomotive 16000 modifiée et numérotée BB 20005. C'est là qu'intervint Pierre sur la 20005 en tête d'un train de quelque 600 tonnes ; et le voilà parti, à l'assaut du Jura ... Mais, grosse surprise, y avait-il eu une erreur dans les calculs ? A peine fut-il engagé dans la rampe du mont d'Arbois que la machine cala tout simplement, car avec son rapport « 160 » des plaines du Nord et de l'Est, elle ne peut franchir une rampe de 20, sans un « braquet » adapté. Il fallut donc modifier le rapport d'engrenage du prototype ainsi que la première série qui allait suivre avec un rapport « 130 » permettant d'avalier les rampes sévères du Jura ; ce qui gênait sérieusement les performances lorsque ces locomotives assuraient des trains de Vallorbe à Paris. Cette transformation fut loin d'être une réussite, sauf si les parcours en courant continu éliant peu importants ou sur des voies peu rapides.

Alors qu'il m'accompagnait, Pierre vint à me parler de l'adhérence, c'est-à-dire l'accrochage de chaque roue motrice sur le rail par injection de sable tamisé venant du lit de la

Loire. En traction vapeur, ce sable était stocké dans un réservoir sur le dôme de la machine où la chaleur de la chaudière le maintenait au sec ; il suffisait au mécanicien d'ouvrir les robinets des conduites menant devant le rail pour que le sable descende par gravité juste entre le rail et la roue motrice. En traction élec-trique, la présence de la caténaire obligea à stocker ce sable juste au-dessus des bogies ou au plus près de l'utilisation ; mais les remontées d'humidité rendaient le système peu fiable. Un ingénieur eut donc l'idée de remplacer le sable par de fines particules métalliques provenant d'une électrode type baguette de soudure qui se désagrègeait sous l'effet d'un courant envoyé au moment choisi par le conducteur ou déclenché automatiquement en cas de besoin. Cela parut efficace mais posait de nombreux problèmes, si bien qu'on ne lui en connut pas de suite.

Bien que l'attente fût longue, je ne m'ennuyais pas entre la préparation à l'examen et les diverses tâches que J'accomplissais. Tout d'abord, j'exerçais la fonction de chef de réserve, pour remplacer le titulaire malade. Le rôle de cet agent est d'être à disposition 24 heures sur 24, pour parer toute défaillance ou absence de conducteur ou pour aller porter secours à un train, n'importe où. Il y avait également la mise à disposition du wagon de secours de grande intervention et la participation aux relevages des déraillements. Lorsque tout allait bien, le poste comprenait aussi des fonctions administratives, du secrétariat au chef de feuille : ce dernier organise tout le travail des quelque 400 agents roulants du dépôt. J'en parlerai plus loin. Une tâche passionnante fut également l'organisation du renouvellement du ballast des voies bis de Laroche à Saint-Florentin. A cet effet, l'ancien dépôt de Saint-Florentin, tout délabré, reprit du service. Le travail, en collaboration avec le chef de district, consistait à suivre le personnel de conduite et veiller à la bonne tenue clés engins moteurs Diesel. Dans toutes ces organisations particulières, il faut toujours batailler avec les agents qui, se sentant moins surveillés, ont tendance à relâcher la rigueur du service. L'inconvénient majeur était l'astreinte, restriction qui impose de rester à la maison et d'être au dépôt dans les dix

minutes.

Puis un jour, le patron me fit assurer les fonctions de chef de traction commande. Et me voilà en formation pour un tout nouveau métier, assez passionnant mais éloigné de la conduite. Le premier jour, je fus en double à la feuille avec le chef Godard dit Médée. La prise de service était à sept heures : c'est plutôt matinal pour un travail de bureau. En effet, j'allais découvrir de près l'incroyable organisation de gestion qu'avait imaginée le chef d'établissement de l'époque. Habituellement, l'effectif de commande était composé d'un chef de feuille et de trois adjoints qui couvraient, à tour de rôle, les vingt-quatre heures, soit quatre agents. Mais le patron, passionné de gestion, avait trouvé la solution suivante : il y avait toujours le chef de feuille, mais il n'était aidé que de deux adjoints qui couvraient les vingt-quatre heures en prenant des coupures et étaient remplacés alors, par le chef de feuille lui-même ou le graphiste, agent administratif, en service de nuit, pendant la période la plus calme. Ce dernier venait vous réveiller au moindre problème et la coupure était fichue. Ainsi, le chef d'établissement gagnait un agent, en faisant travailler souvent inhumainement ses employés alors que beaucoup d'autres dépôts moins importants dirigeaient avec quatre agents.

Je ne trouvais pas ce travail très motivant et m'y habituais, mais tout en regrettant la conduite des locomotives. J'essayais de me passionner pour un travail qu'on disait valorisant. Tout en me débrouillant honorablement, j'ai toujours aspiré d'être de retour en ligne. Heureusement, j'assurais aussi des formations d'aide-conducteur. C'était fréquent, lorsque des étudiants étaient recrutés, permettant de remplacer les conducteurs partant en congé par des jeunes élèves conducteurs, lesquels étaient remplacés par ces étudiants assez bien rétribués pour ce travail.

Un jour, ou plutôt une nuit, un de ces jeunes, étudiant en médecine, se trouvait avec Sanchez. Ce conducteur, grand fumeur, polluait l'espace restreint qu'il n'est pas facile d'aérer,

les nuits étant assez fraîches et propices à vous faire attraper un bon rhume ou un torticolis. Notre carabin se mit donc à faire, avec diplomatie, la morale au conducteur : « Savez-vous que fumer est très dangereux ? Si vous voyiez l'état des poumons d'un fumeur ! ... » Alors, le grand comprit et stoppa son activité malfaisante... Puis l'étudiant s'endormit. Alors, l'éconduit lui tapa sur l'épaule et lui dit : « Ça te dérange pas si je ne dors pas ! ».

Enfin, ce fut l'école de maistrance, au château du Vernay près de Nevers. Ce n'est pas moins de trente et un professeurs, appelés ici conférenciers, qui se succédaient, inspecteurs et ingénieurs de tous services, spécialistes chacun dans sa partie allant de la technique des locomotives aux sciences humaines, à la sécurité ferroviaire, l'organisation, la comptabilité, la fourniture d'énergie, l'exploitation des trains. La session dura de janvier à avril 1971.

La grande surprise fut l'absence de cours sur la vapeur. Enfin ! Avantagusement remplacés par des cours poussés sur les locomotives électriques modernes et sur les locomotives Diesel, pour lesquelles on aura de nombreuses visites dans l'atelier de Nevers-Vauzelles sous la conduite d'un passionné de cette technique, M. Bourcier.

Quant aux locomotives électriques, c'est notre super inspecteur M. Berrod que l'on retrouvait avec plaisir, il nous avait concocté un condensé du cours de M. Nouvion, professeur à l'école d'ingénieurs des Arts et Métiers, école que je fréquenterai lorsque je serai muté à Paris. Quelles découvertes pour nous conducteurs électriciens d'apprendre les problèmes de cabrage des locomotives, l'électronique de puissance sur les futures locomotives BB 7200... Ah ! On ne voulait plus de vapeur ! Ce fut alors un cours magistral sur l'électronique par les célèbres Beurrier et Chautard qui nous firent souffrir, pendant une semaine, avec interrogation écrite le lundi suivant. Et ce furent les diodes de Zener, la valse des électrons libres se frayant un chemin au milieu du silicium, et Raymond Berrod qui enchaîna avec les thyristors à gâchette et toutes ces découvertes nouvelles que l'on trouvait dans le catalogue des constructeurs.

Le directeur de l'école était M.

Perriolat ; passionné de psychologie, ce fut notre professeur principal, pardon ! Notre conférencier, qui nous tint très souvent en haleine avec ses sciences humaines allant des problèmes de commandement traités souvent par la méthode des cas, aux jeux de rôle et autres réunions-discussions, jusqu'aux secrets de la personnalité, et au développement de l'expression orale.

Déjà, dans les années 60, lorsque je commençais les fonctions de chef de traction, je découvris que la SNCF cherchait à progresser ; elle avait adopté, par exemple, la méthode PPC ou perfectionnement pratique des chefs, elle-même inspirée de l'enseignement dans l'armée américaine. N'oublions pas non plus les nouvelles écoles de formation à la conduite que nous fit découvrir Raymond Berrod et la méthode participative, dont on reparlera. Revenons brièvement à notre PPC. Pour être pris en considération, cet enseignement devait avoir reçu l'approbation du chef d'établissement. C'est alors que je découvris le premier chef d'établissement avec qui l'on travaillait tous les jours et qui me parut plutôt conservateur. Je fus étonné d'entendre ce très cultivé patron nous dire, « Ces recettes vous apporteront toujours quelque chose » mais tint à nous avertir qu'il ne fallait en prendre qu'une part limitée, la pratique étant autrement plus efficace et révélatrice !

À cette diversité d'enseignements très techniques et autres sujets demandant un effort cérébral, une multitude de matières raient ajoutées, comme le relevage des trains déraillés, l'organisation des autres services : administratif, comptabilité, service intérieur. Venait aussi s'annexer les préoccupations indispensables pour la bonne marche de la maison comme la régulation des nains, la fourniture de l'énergie, la gestion du patrimoine, la maintenance... y compris la maintenance des Boeing 747 à l'aérodrome d'Orly !

Puis vint l'examen final, que j'affrontai sans problème. Le classement resta secret ; il y avait

de nombreuses places vacantes sur le Sud-est et je fus nommé agent de maîtrise : chef de traction de 2^e classe le 1 septembre 1971, sur place à Laroche. Je ne veux pas être un rabat-joie, mais la première fiche de paye (le CTRA accusa une baisse sensible par rapport à celle du conducteur que j'étais).

Le travail, pour une fois, était facile : pas d'effort d'adaptation à produire. En effet, nommé sur place et effectuant le même travail depuis de nombreux mois, je pus me permettre de souffler un peu. Une nouveauté quand même : le travail principal était celui de chef de feuille et n'attirait pas les foules. Je me trouvais rapidement nanti de cette charge importante concernant l'organisation du travail : affecter impérativement un conducteur à chaque train prévu ou mis en route inopinément, organiser les Formations et, le plus difficile, gérer les absences (congés, repos, périodes de vacances).

Il était préférable de connaître les us et coutumes spécifiques de ces agents. Tout s'arrangeait le plus souvent au mieux : en effet pour une grande majorité, c'est la chasse et surtout le jour d'ouverture qui posaient le plus de problème. Attention, jeune CTRA, il valait mieux éviter de mécontenter les anciens qui, s'ils n'avaient pas satisfaction, allaient directement chez le patron et puis se liguèrent pour vous mener la vie dure. D'autres préféraient se détendre aux vendanges, respirer le bon air d'automne dans le Chablisien ou même en Champagne. Les communions donnaient également pas mal de soucis.

Il y avait aussi une sorte de rivalité. En effet, tous les jours était établie la situation permettant de donner des statistiques téléphonées à la direction régionale, qui trouvait prétexte à dire qu'il y avait encore « de trop nombreux kilomètres parcourus en vapeur sous caténaires ». Eh oui ! Ça ne serait pas la peine d'avoir fait l'investissement ! Il y avait le nombre de jours d'absences accordées par rapport aux journées effectives de travail. Ça c'était un vrai challenge, surtout les dimanches et jours fériés -, moi qui aimais la compétition, je mettais tout en œuvre pour être en tête *, mais, le patron, qui ne voulait pas mettre de l'huile sur le feu, ne publiait jamais les résultats. Le jour de Noël, c'était vraiment la plus grosse épreuve. Plus tard, la grille de répartition du travail permit de mieux répartir ces congés sensibles.

Pendant longtemps, Laroche fut mal desservie à cause des horaires et de la fréquence des trains sur la relation Laroche-Paris. En fin de soirée, il n'y avait que le train omnibus numéro 107. C'était très gênant pour nous. Ce train était paré de tous les défauts : l'inconfort, la durée du trajet - deux heures pour 150 kilomètres, arrivée tardive.... Exemple : pour son dernier jour de travail, un agent devait être de retour avant 20 heures 30. Or le 107 arrivait à 20 h 31, le lendemain ne pouvait être compté repos, l'agent bénéficiait d'une journée gratuite. Alors certains chefs de feuille n'utilisaient pas cet agent pour ne pas avoir à accorder un repos gratuit. On était vraiment mal desservi. Sacré 107 ! Il s'arrêtait pratiquement à toutes les gares. La vraie corvée ce retour -, et personne ne bougeait. Les horaires étaient dictés par on ne sait qui, on dirait aujourd'hui des technocrates ; et les élus n'avaient pas droit à la parole, n'avaient aucun moyen de pression, ou bien n'en avaient cure. Le chemin de fer était une institution, un point c'est tout. Il y eut des améliorations, mais des aberrations aussi, tout le monde s'en moquait. Exemple : entre 7 h 30 et midi pour Paris : pas de train. Puis un à 11 h 50 et un autre à 12 h 30. L'éventail des horaires relevait d'une organisation incompréhensible.

Avec Gilbert Coquet, dit Jules, le chef de réserve titulaire, spécialiste des roulements du Morvan, on redressait bien des erreurs. Le samedi, un train arrivait de Paris, avec correspondance pour Auxerre, Avallon et Clamecy. L'autorail attendait quai 5. On guettait la sortie du souterrain et si l'on détectait un afflux de voyageurs, on sortait vite un renfort spécial pour Auxerre qu'on avait préparé à toutes fins utiles. On avait une idée des affluences, d'une année sur l'autre, selon les jours de fêtes par rapport aux week-ends et il fallait tenir compte aussi de la météo ; mais il y aura toujours une part d'impondérables. Ah ces

Quelques citations

Aux grands mots les grands dictionnaires.

Les murs ont des orteils.

Bière qui coule, ramasse le mousse.

Ça m'a mis l'astuce à l'oreille.

SOLUTIONS AUX JEUX

n° 3

CONVERSES
HABILE ■ MU
AS ■ RAGEUR
MISER ■ PEP
BEC ■ GRISA
ANEMIE ■ Y
R ■ PARSEME
DITS ■ PSI ■
ENROBE ■ NA
MIE ■ OCREE
ET ■ TUTEUR
NIORT ■ GRE
TAPISSIER

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

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

