



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

P705008

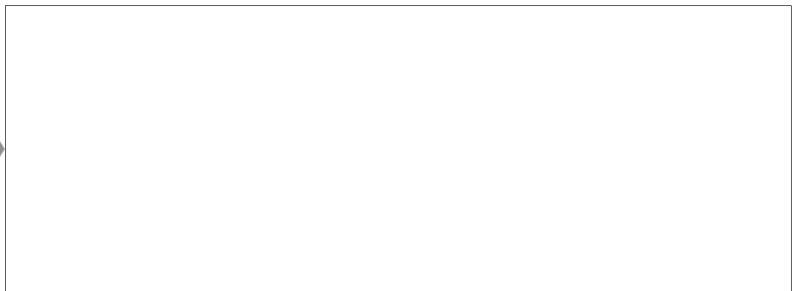
A.S.B.L.
**AMICALE
DES
CONDUCTEURS
LIEGE & HUY**

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 2012 - N°116 - LIEGE X



230 K EST



PROGRAMME DES ACTIVITES DE L'AMICALE

Vendredi
17 février 2012

Dernier train de
Gérard Bertrand



Verre de l'amitié à la gare
d'Angleur

Vendredi
20 Janvier 2012

Assemblée générale

19h30 : Dépôt des
Conducteurs.

Vendredi
17 février 2012

Dernier train de
Jacques Libert



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

Vendredi
16 Mars 2012

Dernier train e
Roger Tahay



Arrivée en gare de Liège
Guillemins a 16h18 et verre de
l'amitié à la gare d'Angleur

Samedi
24 Mars 2012

Repas de retrouvailles

A la ferme du Haras à Wegnez

Vendredi
30 Mars 2012

Dernier train de
Philippe Demeyer



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

Vendredi
06 Avril 2012

Dernier train de
Daniel Capitaine



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

Vendredi
13 Avril 2012

Dernier train de
Jean-Marie Calbert



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

Vendredi
20 Avril 2012

Dernier train de
Alfred Dalemans



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

Samedi
5 Mai 2012

Excursion

Visite de Bruxelles et de
l'Atomium

Vendredi
11 Mai 2012

Dernier train de
Stanislas Debski



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

Vendredi
15 Juin 2012

Dernier train de
René Swinnen



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

Samedi
28 Juillet 2012

Barbecue avec sa journée détente et
match de foot

Lieu et date à confirmer

Vendredi
31 Aout 2012

Dernier train de
Marc Latet



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

Samedi
13 Octobre 2012

Bal avec son souper

Lieu et date à confirmer

Vendredi
18 Janvier 2013

Assemblée Générale

19h30 : Dépôt des
conducteurs.

www.ctliege.be - amicalefly@hotmail.com

-2 - Mars 2012-

cotisation annuelle de 13€ au compte BE76001150613895 - IBAN GEBABEBB



Nous vous présentons aujourd'hui le premier périodique de l'année 2012, vous y trouverez entre autres, les informations relatives à notre balade qui aura lieu à Bruxelles.

Nous aurons aussi prochainement l'occasion d'honorer quelques collègues admis à la retraite. Nous espérons que vous serez nombreux à les accueillir à l'arrivée de leur dernier train et, pour que la fête soit complète, rejoignez les à la gare d'Angleur pour le verre de l'amitié.

En train ou en voiture, l'accès ne pose aucune difficulté alors, rendez-vous ces jours la aussi.

Je vous souhaite une bonne lecture et à bientôt.

Jean MARENNE

Pour les inscrits au souper de retrouvailles, rendez-vous à partir de 18h30 à
« la ferme du Haras ».

1932

France

«230 K EST »

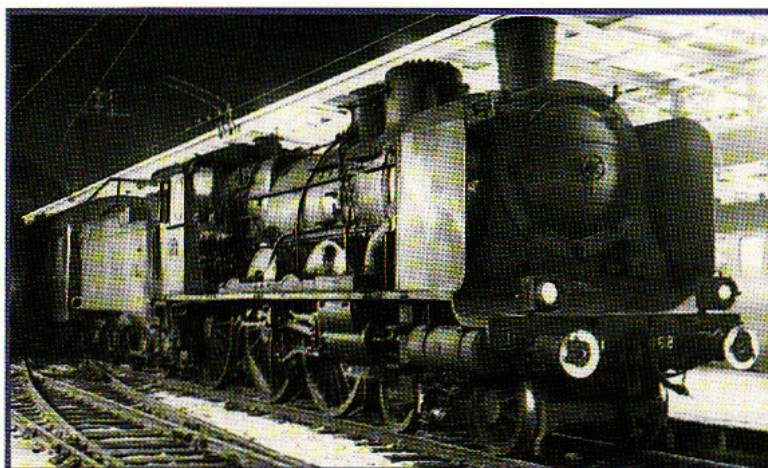
Cette locomotive occupe une place spéciale dans l'histoire de la traction à vapeur en France: elle est, à sa manière et pour le réseau de l'Est, l'application des théories de Chapellon en matière (la transformation des locomotives à vapeur existantes, en lieu et place de la construction de séries nouvelles. mais ici, il s'agit de petites locomotives tige 230, qui se montrent capables de performances surprenantes, surpassant même les Pacifics.

La difficile succession des 230 K

Le réseau de l'Est, vu l'accroissement du poids des trains et la demande de vitesse, devrait, comme les autres réseaux contemporains, passer intégralement au type Pacific ou 231 après avoir utilisé des 230 ou des 220. Mais la présence des locomotives de type 230 très performantes fait estimer que le type 231 n'apporterait rien de plus en matière de performance, puisque dotée du même nombre d'essieux moteurs, et ajouterait des contraintes de poids et de fatigue de la voie, puisque pesant plus lourd. Et, durant les années 1930, quand les autres réseaux ne jurent que par les Pacific, l'Est, lui, reconstruit des 230 Pour en faire de remarquables locomotives de vitesse!

Même le train sur pneus...

Déjà affectées, au lendemain de la guerre, au service des «trains drapeaux», rapides et dotées pour cela de carénages et d'une peinture bleue rehaussée par des bandeaux en aluminium, les vaillantes



Ci-dessus, une 230 K en état normal, sans doute au dépôt de la Vilette, à Paris. Au Recto une des 12 locomotives 230 K carénées et peintes en bleu pour le service des « trains drapeaux » lancées en 1947: l'esthétique reste discutable.

230 K s'attaquent en 1949 à un tout autre problème: la remorque d'un train très curieux, formé de voitures en acier inoxydable roulant sur des bogies à 5 essieux dotés de roues à pneumatiques.

Le 4 novembre 1949, le premier voyage officiel de la rame sur pneus se fait avec la 230 K 249. Ces rames sont au nombre de 3, et si elles

ne pèsent que 130 t, en fait elles demandent, un effort de traction correspondant à celui d'une rame classique de 350 L. Le confort et le silence de roulement en pneumatique se fait payer cher... Toutefois, les 230 K parviennent à gagner 34 min. sur le parcours Paris-Strasbourg qui demande un peu plus de 5 h, ceci en assurant une vitesse moyenne de 107 km/h. Mais le train sur pneus ne donna guère satisfaction et fut rapidement retiré du service.

Jean Gillot, admirateur De la:-230 K

L'auteur Jean Gillot, dont le livre *Les locomotives de la Région Est de la SNCF* fait autorité, était intarissable sur la 230 K cheminot lui-même, il connaissait ces machines dont il disait qu'elles ont réalisé des performances extraordinaires en tête-des trains les plus rapides. Nées de la transformation, selon les principes de Chapellon, d'anciennes 230 (série 3103 à 3280), elles avaient puissance augmentée de 35% mais elles consommaient moins de charbon (entre 33 et 413%). Ces locomotives pouvaient effectuer un Paris-Nancy sans arrêt en moins de 3 h, réalisant, par exemple, le parcours en 2 h 58 min. à une vitesse moyenne de 119 km/h (train spécial du 18 mai 1936). Lors d'essais de freinage, les 230-247 a roulés, entre Chaumont et Troyes, à 148 km/h. Faites pour la vitesse, elles ont remorqué des trains de marchandises ou de banlieue ! « Des machines en or ! » disaient les « gueules noires » des dépôts, d'après Jean Gillot qui a toujours regretté qu'aucune 230 K n'aient été préservés pour le Musée.

Caractéristiques techniques

Type: 230
Moteur: 4 cylindres compound
Cylindres haute pression: 370 x 680mm
Cylindres basse pression: 590 x 680mm
Diamètre des roues motrices: 2090mm
Surface de la grille du foyer : 3,16m²
Pression de la chaudière: 18 kg/cm²
Masse: 84t
Vitesse : 140 km/h



Cette année pour notre excursion, nous vous proposons une visite de notre capitale.

L'épopée majeure du cœur de la capitale se découvre agréablement en un seul et plaisant trajet. En effet, ses plus beaux monuments anciens sont concentrés dans un périmètre à taille humaine, permettant de déambuler parmi des atmosphères très différentes en quelques quarts d'heure. De la Grand-Place, une ruelle animée vous mène aux Galeries Saint-Hubert et à son parcours-découverte 'Bruxelles en Scène'. Synthèse de l'histoire et des particularités de la ville, cette visite promet de sympathiques surprises à tous ceux qui la parcourent.



De l'autre côté de la Grand-Place, vous voudrez rendre visite au facétieux Manneken-Pis, que même les visiteurs asiatiques trouvent parfois "very cute, but quite small, no ?". Puis, descendre vers la Bourse et faire connaissance avec ses deux tavernes de style Belle Époque, le Falstaff et le Cirio. En passant devant le Théâtre de la Monnaie, vous rejoignez ensuite la rue Neuve, artère commerciale des plus

animées.

Et après, un peu de sérénité et de grandeur: en passant par la place des Martyrs, vous remontez vers la Cathédrale Saints-Michel et Gudule. Profitez-en pour consulter l'horaire des récitals, car les nouvelles grandes orgues Grenzing brillent tant pour leur esthétique que pour leurs amples et riches sonorités.



Pendant tout ce parcours, vous serez souvent tentés de pousser la porte d'une ancienne brasserie pour y comparer les saveurs originales de la gueuze, de la kriek ou du faro, exclusivement élaborées dans la région.



L'Atomium

Symbole incontournable de Bruxelles et de la Belgique et réalisation unique dans l'histoire de l'architecture : l'Atomium est aujourd'hui l'attraction la plus populaire de la capitale de l'Europe.



Construite pour l'Exposition Universelle de 1958, elle figure une molécule cristalline de fer agrandie 165 milliards de fois. Outre une balade surréaliste à travers tubes et sphères, l'Atomium propose une exposition permanente dédiée à son histoire ainsi que des expositions temporaires grand public (sciences, design, société). La sphère supérieure offre un panorama aussi unique que saisissant sur Bruxelles et ses environs.

Par temps clair, la vue porte jusqu'à Anvers. En soirée, 2970 diodes offrent une dimension féerique à l'édifice de 102m de haut. Le restaurant panoramique est ouvert tous les jours jusqu'à 23h.

Information pratique :

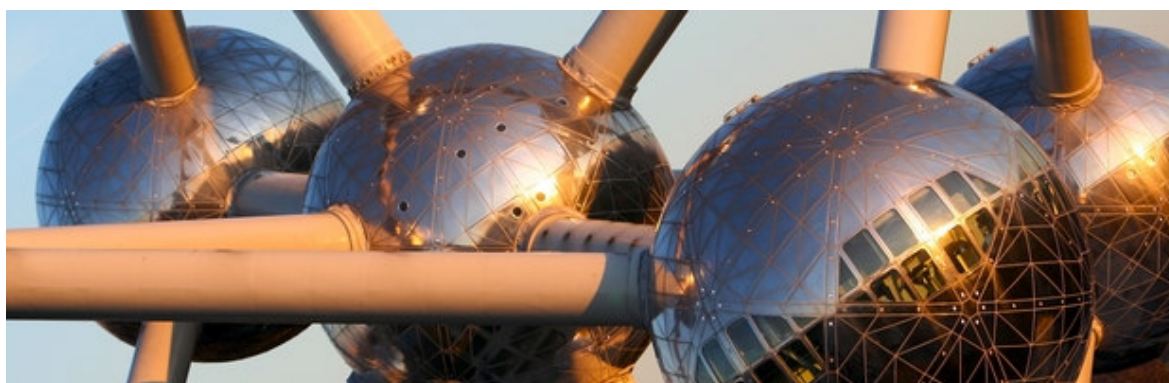
Nous prendrons le train de 8 heures au Guillemins.

A notre arrivée à Bruxelles, nous irons grand place pour une visite guidée de près de 3 heures du centre historique.

Vers 12h30, quartier libre pour le repas.

Après le repas, nous nous rendrons au Heysel, pour une visite de l'Atomium.

Et de là, retour à la gare du midi en métro pour prendre le train et être de retour à Liège vers 20 heures.





Attention, pour le voyage en train jusqu'à Bruxelles et le retour, tous les participants devons être en possession d'un titre de transport valable.

Pour les adultes membres en règle de cotisation la participation est de 15 €.

Pour les adultes non membres la participation est de 21 €.

Pour les enfants (de moins de 12 ans) est la participation de 10 €.

Les inscriptions doivent nous parvenir avant le 15 avril, soit :

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

Payement au compte de l'amicale BE76001150613895.



Bulletin de participation à l'excursion du 5 Mai 2012

Bulletin à faire parvenir au secrétariat avant le 15 Avril.

Je soussignédésire participer a l'excursion du 5 Mai 2012.

Inscription:

..... Adultes en règle de cotisation X 15 €	=.....€
..... Adultes non membres X 21 €	=.....€
..... Enfants X 10 €	=.....€
	TOTAL	=.....€

Que je verse au compte BE76001150613895 de l'Amicale.

Signature

Définitions "Desprogiennes "



PROGRES : Doctrine qui consiste à compliquer ce qui est simple.

PSYCHOLOGUE : c'est celui qui regarde les autres quand une jolie femme entre dans une pièce.

REVEIL-MATIN : Instrument inventé pour réveiller les gens qui n'ont pas de jeunes enfants.

SARDINE : Petit poisson sans tête qui vit dans l'huile.

€	Petit rappel pour les distraits,	€
€	n'oubliez pas votre cotisation 2012,	€
€	elle est de 13 € au n° de compte de	€
€	l'amicale des conducteurs de Liège Guillemins et Huy	€
€	(n°BE76001-1506138-95)avec la mention cotisation 2012.	€
€		€



**Bulletin de participation
A L'excursion du 5 Mai 2012.
Journée à Bruxelles et l'Atomium**

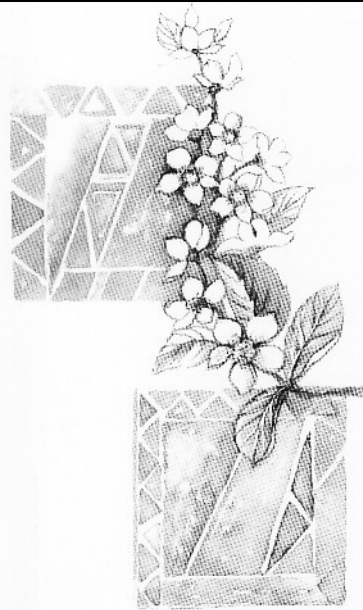


Nous avons appris le décès :

De notre collègue Thomas Dewulf.
De le maman de notre collègue Jean-Michel Vandael.
De la maman de notre ancien collègue Michel Gilsoul.
Du beau père de notre ancien collègue Clément Paquay.

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

Le Comité



Remerciement

Très touchés par votre témoignage de sympathie et d'affection, nous vous remercions très sincèrement.

Ma famille et moi-même vous remercier pour l'attention portée lors du décès de maman.

Michel Gilsoul.

Le petit mot du secrétariat

Comme vous l'avez remarqué dans le programme des activités de l'année, les derniers trains vont être courants cette année. A ceux déjà connus, vont venir se joindre de nouveaux, je demande donc à nos futurs jeunes retraités de nous faire savoir au plus vite la date souhaitée de leur dernier train afin de pouvoir nous organiser en conséquence.

Le secrétariat

Compte rendu de l'assemblée générale pour l'année 2011.

Nombre de personnes présentes : Comité : 13 membres ; Membre : 5 membres. Total de 18 Personnes.

Approbation des comptes de l'année écoulée: (Vérificateurs Clément Paquay et Jean Bodson)

Le trésorier nous signale un avoir : - En caisse de : 993€
 -En banque de : 3.550€
 Soit un total de : 3.543€

Approbation des activités de l'année écoulée (2011):

- Souper de retrouvailles : Samedi 12 Mars « Au Normandie » à Sprimont.
- Sortie supplémentaire : Samedi 16 Avril « SOS Planet » à Liège Guillemins.
- Excursion : Samedi 07 Mai « Bokrijk » à Bokrijk.
- Barbecue/Balade /Foot : Samedi 6 Aout « Terrain de foot » de Beaufays.
- Bal et son souper : Samedi 8 Octobre « A Vi Djeyi » à Fexhe le Haut Clocher
- Dernier train de : Jean Claude Jacquemotte, Felix Gevers, Christian Hellas , Jean Moineau.
- Assemblée générale : Vendredi 20 janvier 2012.

Désignation des prochaines activités et dates pour celles-ci (2012):

- ***Souper de retrouvaille*** : Samedi 24 mars - « La ferme du Haras » à Wegnez.
- ***Excursion*** : Samedi 5 mai - Visite de Bruxelles et de l'Atomium.
- ***Barbecue*** : Samedi 28 juillet - Aux terrains de foot de Beaufays ou de Othée(encore à définir).
- ***Bal*** : Samedi 13 octobre - « Aux vieux Souxhons » à Flémalle.
- ***Assemblée générale*** : Vendredi 18 janvier 2013.
- ***Dernier train déjà prévus*** : Jacques Libert (17 février), Philippe Demeyer (30 Mars), Daniel Capitaine (6 Avril), Jean Marie Calbert (13 Avril), Alfred Dalmans (20 Avril), Stanislas Debski (11 Mai), Marc Latet (31 Aout),

Divers :

- Désignation de deux vérificateurs aux comptes extérieurs au comité : - Clément Paquay
 - Jean Bodson
- Suite à la demande croissante de non membre de l'amicale pour la réalisation de leur dernier train, une participation de 50€ sera demandée pour la location du matériel et la main d'œuvre du comité de l'amicale.
- Une augmentation de la cotisation sera mise en vigueur à partir du premier janvier 2013. Elle passera de 13 € à 15€.

RIONS UN PEU

Les infirmières sont supposées ne pas rire du malheur d'autrui...

Louis se présente à une consultation, il a peur de faire rire, mais l'infirmière lui répond :
- C'est certain que je ne vais pas rire croyez-moi, je suis une professionnelle et je n'ai jamais ri d'un patient en mes vingt ans de carrière.

Très bien dit-il, et il baisse son pantalon révélant le plus petit pénis que l'infirmière ait jamais vu. En longueur et en diamètre, ce n'était pas plus gros qu'une demi-nouille. Incapable de se contrôler, l'infirmière se met à rire jusqu'à en tomber par terre, pliée en deux. Quelques minutes plus tard, elle parvient à reprendre son calme. Elle dit alors :

- Je suis vraiment désolée, je ne sais pas ce qui m'a pris. Sur mon honneur d'infirmière, je vous promets que cela ne se produira plus jamais. Maintenant, c'est quoi le problème ?

Il répond :

-C'est enflé.



Deux Indiens et un Flamand, Bart Dewever (ça commence bien !) marchaient dans les bois. Soudain, un des indiens court en haut d'une colline à l'entrée d'une petite caverne.

'Wooooo! Wooooo! Wooooo!' crie-t-il vers l'intérieur de la caverne et écoute jusqu'à ce qu'il entende :
'Wooooo! Wooooo! Wooooo!'

Puis, il arrache ses vêtements et court dans la caverne.

Bart Dewever est étonné et demande à l'autre Indien qu'est-ce qui se passe. 'Est-ce que l'autre Indien est fou ou quoi?'

L'Indien répond: 'Non, c'est une coutume durant la saison des amours, quand un homme Indien voit une caverne, il appelle 'Wooooo! Wooooo! Wooooo!' à l'entrée. S'il entend une réponse, cela veut dire qu'il y a une belle Indienne à l'intérieur qui l'attend.

Juste à ce moment, ils arrivent à une autre petite caverne. Le deuxième indien court vers la caverne, s'arrête et crie : 'Wooooo! Wooooo! Wooooo!'

Immédiatement, il entend la réponse du plus profond de la caverne: 'Wooooo! Wooooo! Wooooo!' Il arrache ses vêtements et court à l'intérieur.

Dewever continue de marcher seul dans les bois et soudain aperçoit une troisième caverne, mais cette fois, elle est très grande.

Étonné, il regarde la grandeur de l'ouverture et pense : 'WOW! Regarde la grandeur de cette caverne! C'est beaucoup plus gros que celles des Indiens. Il doit y avoir une vraie belle femme dans cette caverne!'

Il se tient devant l'entrée et crie de toutes ses forces: 'Wooooo! Wooooo! Wooooo!' Comme pour les deux Indiens, il entend une réponse à son cri : 'WOOOOOOOOO, WOOOOOOOOO WOOOOOOOOO!'

Avec un éclair dans ses yeux et un sourire au visage, il court à l'intérieur en arrachant ses vêtements.

Le lendemain matin, on peut lire à la une du journal local.....

Vous allez aimer cela ... (mais si !!!!....)

UN FLAMAND NU ÉCRASÉ PAR UN TRAIN !!!



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.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1									
2							■		
3			■						
4						■			
5				■					
6								■	
7		■							
8					■				■
9							■		
10				■					
11			■						
12						■			
13									

Jeux des 10 erreurs.



Sudoku

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

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

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

m'aperçus que le dépôt de Laroche que je venais de quitter aurait pu fournir au moins vingt conducteurs dans une telle situation. C'est vraiment de la rivalité mal placée ; les habitudes, les influences de certains chefs d'établissement qui se sont établies au fil des années, prouvent que les dirigeants de la région avaient peu d'autorité sur les établissements qu'ils commandaient. Il n'y avait donc pas de synergie pour assurer le service dans le meilleur esprit. Paris et Villeneuve se livraient une guerre fra-incide. Quant au petit dépôt de Laroche, il n'était habituellement pas question de lui offrir des trains nobles.

La routine s'installa vite, il y avait plus de six mois que j'étais dans ce poste que j'espérais provisoire. Je ne savais pas ce qui se décidait à la direction, mais le chef d'établissement devait batailler ferme avec la direction régionale pour remplacer Gaby .jacquots qui venait d'être nommé inspecteur pour renforcer la mise en place du TGV, ce tout nouveau train rapide qui avait besoin de toute l'attention de la SNCF. Au début de 1980, lors de la réunion mensuelle, le chef d'établissement annonça les nouvelles : « Reure passe CTRA, en ligne au TGV, ce n'est pas moi qui l'ai décidé ». Cela voulait tout dire. Pas un commentaire dans la salle. Je savourais l'instant, juste retour, car tant de personnel notamment de la région parisienne était venu à Laroche, retardant d'autant mon avancement.

Tout en étant chef de feuille, je participais à une école de formation complémentaire. Il s'agissait de l'étude de l'engin moteur TGV 23000 ; sur le même banc d'école, j'avais l'honneur d'être le voisin de Monsieur Leclerc du Sablon, grand patron à la Traction, qui venait s'informer de façon humble mais efficace.

Grâce aux dons pédagogiques du grand

Gaby et de sa parfaite connaissance de l'engin, le TGV n'eut presque plus de secrets pour nous. Loin de la BB 8100, c'étaient deux locomotives spéciales (type BB 22200), reliées en unité multiple avec des avancées techniques importantes : l'électronique de puissance et surtout les moteurs indépendants les uns des autres, pouvant s'isoler automatiquement, en cas de défaut ; alors qu'auparavant, l'avarie d'un moteur nécessitait l'arrêt pour se dépanner. Quelle évolution, quels progrès, quand je repense au développement rapide de ce TGV ! On commença, forts de nos 331 km/h avec deux locomotives différentes, à pousser les investigations sur du matériel léger. D'abord avec un autorail X 4500 auquel on adjoignit une turbine d'hélicoptère, ce qui permit d'atteindre 200 km/h. On construisit une rame prototype munie de deux turbines : résultat : 300 km/h. Enfin, deux rames de présérie arrivèrent en 1979, après le succès du prototype électrique Z 7002, familièrement appelé « Zabulon » qui démontra l'excellence de sa nouvelle transmission à cardans.

L'école se poursuivait par l'étude théorique de la ligne nouvelle à grande vitesse qui permet un grand débit de circulation. C'est pourquoi un haut degré de fiabilité était recherché. Uri sélection minutieuse des conducteurs qui devront appliquer des procédures de dépannage et de réglementation à la lettre. Le CAB signal (signalisation d'espacement ramenée en cabine grâce à des capteurs placés sur la voie) dont on parlait tant depuis des années était enfin là. En effet, on considérait qu'il serait difficile d'observer des signaux latéraux fixes sur la voie par tous les temps, à grande vitesse ; mais l'important, c'est le contrôle de la vitesse et l'espacement des trains qui

permet en toutes circonstances, une fiabilité totale.

Pendant ce temps, dans la plaine d'Alsace, les deux premières rames attelées en unité multiple procédaient aux premiers réglages et montées en vitesse avec des procédures spéciales pour rouler en sécurité sur une ligne classique offrant un profil parfait, sans rampe ni courbe et à proximité de son lieu de naissance : les ateliers Alsthom de Belfort. J'ai eu le plaisir de faire un parcours, invité par M. Cossié, ce très grand technicien des moteurs électriques utilisés au chemin de fer.

Avec un tel matériel, la vitesse n'est absolument pas impressionnante ; toutefois, la traversée de la gare de Sélestat couverte d'une marquise, à 220 km/h, en courbe, où une foule de curieux était massée contre des barrières, était très spectaculaire et émouvante.

Je rentrai de plein pied dans un nouveau monde extraordinaire, une époque passionnante commençait.

D'abord, la formation des conducteurs ; lorsque j'arrivai, une poignée de ceux-ci étaient formés, ils avaient commencé à « essayer les plâtres », je les avais suivis lorsque j'étais chef de feuille : des tournées d'endurance (circulations sans voyageurs) étaient programmées mais très souvent annulées pour des défauts de mise au point. Je me souviens de ces conducteurs dépités d'être allés à Villeneuve et revenir : train d'essai supprimé !

Il fallut, alors assurer la formation de plus en plus de conducteurs, car les rames sortaient, la chaîne était lancée. Il fallut créer des supports de formation : pour le matériel, Gaby avait bâti un canevas avec des schémas très simplifiés et très clairs, d'un grand secours pour la pédagogie. Mais le dépannage de ce nouveau matériel devait se faire sans arrêter le train ; ce qui

nécessitait l'étude de procédures à appliquer de mémoire. Les conducteurs travaillaient d'arrache-pied, se groupaient et répétaient inlassablement leur leçon : en cas de disjonction, réenclencher ; si une nouvelle disjonction se reproduisait, il fallait commuter c'est-à-dire appuyer deux secondes sur le célèbre « BPCOM.AUX », continuer avec les appareils valides, aviser le régulateur, lui faire connaître les conditions de continuation, prendre des notes sur les circonstances de l'avarie, annoter le carnet de bord pour que l'atelier puisse intervenir dans les meilleures conditions, aviser le régulateur par radio, annoter la feuille de route (bulletin de traction). Ces cas n'étaient pas rares et nous eûmes, les CTRA, vite fait de provoquer ces pannes de façon fictive, pour aguerrir les conducteurs.

La grande nouveauté fut le cab-signal. Alors, pour la première fois, eut lieu au dépôt du Charolais une réunion passionnée avec des collègues de la direction, du réseau Sud-est, de la région et les CTRA du dépôt, les chefs de proximité, qui allaient inventer une pédagogie adaptée pour nos conducteurs. Chacun lit son exposé ; restèrent Gaby, Jacques et moi, avec papier à dessin, ciseaux et crayons de couleur, pour confectionner des maquettes pédagogiques afin de faire assimiler, avec ces moyens, le cab-signal aux conducteurs. Un peu plus tard, la direction du matériel, de concert avec la direction du transport, nous construisit un simulateur de pannes techniques et d'apprentissage au cab-signal, permettant de réagir aux situations anormales. Ce simulateur, unique pour le TGV Sud Est, bien que rustique au regard des simulateurs informatisés d'aujourd'hui, fut une aide très réussie et utile à la formation. Il était constitué de véritables pièces et

modules des motrices TGV (manomètres, indicateurs de vitesse, manipulateurs de traction et de frein et surtout des modules électroniques du CAB signal).

Et le balai infernal pouvait commencer : détection des conducteurs, formations, examens, accompagnements des conducteurs, réceptions des rames TGV, accompagnements de personnalités et bien d'autres choses encore.

Le choix des premiers conducteurs était conditionné par l'âge. Il fallait en effet qu'entre le moment de leur formation et la mise en service commerciale du TGV, ils aient à produire quelques années de conduite, ce qui excluait de très bons conducteurs âgés seulement de quarante-cinq ans. Quant à leurs qualités, on n'eut que l'embarras du choix. Avec l'accession à la conduite des TGV, la motivation devint extraordinaire et fit l'objet de nombreux commentaires dans le milieu de la traction. La direction avait bien pris soin d'établir qu'un kilomètre parcouru sur ligne à grande vitesse ne serait pris en compte que pour 2/3, par rapport aux lignes classiques, ce qui décevra et amènera de chaudes polémiques entre conducteurs. En effet, le conducteur TGV dit consentir un gros effort pour acquérir de nombreuses connaissances nouvelles. Il estime qu'il doit être récompensé en conséquence. Mais la prime de traction est une somme globale répartie entre tous les conducteurs, en fonction du nombre de kilomètres parcourus en tête des trains. Les tégévistes fondèrent un groupement amical, inter-réseaux et même international, pour faire entendre leur point de vue ; mais durent se contenter de sorties touristiques, n'empêchant pas d'exprimer des réflexions, des mises au point sur des thèmes chers à leurs préoccupations, décrits dans une belle revue mensuelle.

Les premiers recrutés furent rarement contestés ; il y eut le droit de veto du patron qui avait une rancune envers tel ou tel, peut-être parce qu'il avait une fonction syndicale impliquant un comportement un peu trop vindicatif ; mais qu'importe, nous prenions en main les candidats proposés, qui suivaient et réussissaient ; sinon, ils retournaient dans leur précédent service. Cela ne m'a jamais empêché d'aider, de donner des heures de rattrapage sur mon temps pour celui qui en manifestait le désir, quelles que soient ses opinions ou toute autre considération.

Après les années de balbutiement que j'ai connues et que j'ai un peu décrites, la pédagogie des enseignants, les supports, qu'ils soient écrits ou réalisés sous forme de maquettes ou de simulateurs, ont contribué à rendre profitable cette période de formation. Cette phase se passa bien ; c'était un réel plaisir d'enseigner dans ces conditions à des candidats bien préparés et motivés. J'ai rarement vu dans ma carrière une telle période de travail sérieux, sans contestation. Pourtant, ils ont souffert tous ces gaillards plus ou moins jeunes animés d'un désir de réussir dans un climat d'entente et de coopération.

Cette formation complémentaire était spéciale ; le futur conducteur devait prouver une bonne expérience à la conduite des trains classiques les plus rapides et avoir un dossier convenable, indispensable pour obtenir les garanties qu'il est normal d'offrir à nos clients.

La formation continue est celle qui donne au conducteur un niveau de savoir répondant à des normes précises et de maintenir ce niveau. Ce savoir se diluerait sans un entretien continu, bien que l'expérience acquise et affinée par la pratique tende à asseoir le savoir-faire et progressivement le savoir-être, qui est un

bagage indispensable à la qualité du conducteur.

La réalisation de cette formation continue s'accompagne d'un perfectionnement en ligne quatre fois par an. Ce qui était nouveau, souhaité et qui s'est bien réalisé, c'est la facilité avec laquelle les conducteurs ont accepté de subir en ligne des contrôles permanents.

Il est vrai que tous les gars dont j'avais la charge savaient qu'ils étaient gardiens d'un savoir important risquant de vite s'oublier. Et quoi de plus rassurant que de se faire tester, de faire le point tous les trois mois ? D'autant qu'ils avaient parfaitement compris que notre rôle était bien de les aider, ce qui se passait effectivement dans un climat de confiance absolue. On est très loin du petit chef, comme à l'armée qui est institué pour en faire baver, maintenir une pression, qui n'est plus de mise et qui est remplacée par des rapports confiants.

La formation continue, c'est aussi les journées en salle et quelquefois sur le terrain, en séances spéciales.

On a pratiqué de deux façons ; il avait semblé tout d'abord logique de ne regrouper que des mécaniciens de TGV. C'était très productif, mais ressemblait à une grosse révision très studieuse, dans sa spécialité.

Il vint alors l'idée à Alain, de mélanger les conducteurs dans le but avouable de faire jouer aux tégévistes un rôle stimulant. Grâce à la complexité du TGV, ils comprirent le bénéfice à en attendre, d'autant que si le guide de dépannage ne trouvait pas la solution, la responsabilité de l'agent de conduite ne pouvait être engagée. Avec les engins modernes, la panne, pour être traitée, demande un effort cérébral structuré -, en effet, au début de la conduite des locomotives électriques, le dépannage se

faisait : soit de mémoire, soit avec des « pense-bêtes » que chacun avait pris soin de concocter ou de copier sur un collègue. Beaucoup doivent se souvenir du démarrage aux crans de la B B 8 100 : L 1, CRI, CRI I, C30, quatre contacteurs qui devaient être fermés. Vint alors la multiplication des engins et leur complexité croissante de sorte qu'il n'était plus possible de se satisfaire des premières méthodes.

La direction du transport mit au point deux documents complexes : le manuel de conduite et son complément utilisé à l'arrêt en cas de situation dégradée : le guide de dépannage. Malheureusement, ces documents parus vers les années 1965, Durent mal présentés ou peu expliqués. Je me souviens de ma réaction alors que j'étais conducteur : « Quoi ! C'est maintenant qu'on prétend nous apprendre à conduire une locomotive ! ». Rares étaient ceux qui utilisaient ces nouveaux documents lorsqu'un conducteur était en panne, il se débrouillait, mais étant tenu réglementairement d'utiliser les documents, il inscrivait, les numéros des pages utilisées pour être en conformité avec cette obligation. C'était absurde. Et je doute que des progrès sensibles aient été réalisés maintenant.

Quand le TGV apparut, le guide de dépannage devint indispensable. Je fus surpris, un jour d'entendre Bernard Boileau déclarer : « Le guide c'est vraiment super ; même avec une 2D2, l'autre fois je me suis bien dépanné grâce à lui. »

Sur une locomotive moderne, une intervention est nécessaire lorsqu'une avarie survient. Le TGV comporte deux locomotives, l'une en tête et l'autre en queue ; cette dernière ne peut signaler sa maladie que si elle transmet en tête des informations permettant de connaître rapidement la

dégradation au moyen de lampes de signalisation de couleur, de pictogrammes, ou d'autres indications.

Partant de ces informations réparties en divers secteurs, comme les avaries du disjoncteur, les systèmes de la traction, et les auxiliaires ; il fut établi un canevas logique de procédures permettant de confirmer la défaillance puis de la soigner en isolant la partie malade. Avec le TGV, on intervient sans s'arrêter, en manipulant des commandes à portée de main, puis en informant le régulateur, afin de prendre des mesures immédiates ou différées, selon le parcours.

Les TGV pouvant comporter jusqu'à quatre locomotives, le dépannage en est d'autant plus compliqué que cela expliquait la coopération étroite créée par le groupe chargé de mettre au point les documents de conduite qui devaient sans cesse être remis en question avec notre aide.

Le tableau de contrôle des circuits basse tension, installé dans la cabine de conduite, nous permettait de simuler la plupart des pannes tout en circulant. Plus tard, à partir des rames Atlantique, l'informatique apportera une aide appréciable à cet aspect particulier de la conduite. C'est à cette époque que je pris mon service dans cette activité passionnante d'essais et d'endurance des rames TGV.

Ma première journée sur le bolide consistait à tester avec deux rames TGV, les défauts de freinage des moteurs électriques. Ces essais se déroulèrent sur la seule ligne qui comporte les mêmes taux de pentes que la nouvelle ligne. Soit 35 millimètres par mètre.

Nous allions découvrir la ligne de Capdenac à Toulouse. Pour cela nous irions passer une semaine à Lourdes, en février 1980. La

rame se trouvait aux AMPSE (ateliers du matériel de Paris-Sud-est) situés par ailleurs sur le territoire de Villeneuve-Saint-Georges.

En route pour le Sud Ouest par Juvisy ; le pilote qui devait nous prendre en charge était absent -, le grand Gaby qui avait pris ses précautions, connaissait déjà la ligne et grâce à ses amis du Sud-ouest, était en possession de documents adaptés, car il n'était pas question d'attendre ; notre plan de route était précis ; nous étions attendus par les plus grands spécialistes du matériel. Alors, la traction se devait d'être à la hauteur !

D'Etampes à Tours, la rame numéro 7 était impatiente de montrer ses performances en courant continu : elle fonçait à 200 km/h, dans un brouillard épais. Alors à cette vitesse, les yeux des quatre agents présents en cabine étaient rivés sur le pare-brise ; c'était le silence total, seulement accompagné du ronronnement régulier des moteurs ...

Ils recherchaient le prochain signal, appréhendant le moindre obstacle. Sans oublier que le TGV étant gourmand en énergie, il avait vite fait d'épuiser toute la puissance donnée par ces vieilles sous-stations d'avant guerre ; par conséquent, la règle était de choyer doucement le manipulateur de traction et de ménager la sensibilité des disjoncteurs.

Premier arrêt : Bordeaux. Il était environ midi. On repartit après une courte pause repas ; tout le long du chemin, plusieurs inspecteurs traction vinrent visiter notre jouet tout en faisant les remarques qu'ils jugeaient utiles. L'un d'eux nous persuada de corriger une manipulation pratique permise par ce nouvel engin mais tout à fait contraire aux règles habituelles. Nous dûmes nous plier à la philosophie de Michel Gohier.

Plus nous avançons vers le sud, plus nous découvrons le vieux réseau électrifié

Quelques citations

" L'apéritif a été inventé pour les hommes...
afin de donner aux femmes le temps de dresser la table!"

Il ne faut pas vendre la charrue avant d'avoir tué les boeufs.

Il ne faut pas se coucher sur la peau de l'ours avant de l'avoir tué.

Il n'y a jamais loin de la croupe aux lèvres.

Il n'y a pas de fumée sans indiens.

SOLUTIONS AUX JEUX

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	C	O	N	V	E	R	S	E	S
2	H	A	B	I	L	E		M	U
3	A	S		R	A	G	E	U	R
4	M	I	S	E	R		P	E	P
5	B	E	C		G	R	I	S	A
6	A	N	E	M	I	E	E		Y
7	R		P	A	R	S	E	M	E
8	D	I	T	S		P	S	I	
9	E	N	R	O	B	E		N	A
10	M	I	E		O	C	R	E	E
11	E	T		T	U	T	E	U	R
12	N	I	O	R	T		G	R	E
13	T	A	P	I	S	S	I	E	R

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

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

