



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

---

P705008

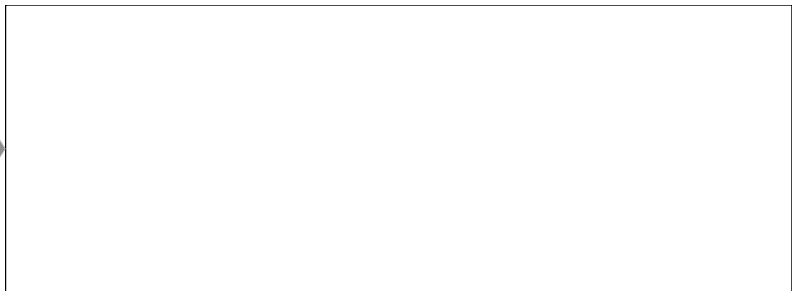
A.S.B.L.  
**AMICALE  
DES  
CONDUCTEURS  
LIEGE & HUY**

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 - DECEMBRE 2013 - N°123 - LIEGE X**





# PROGRAMME DES ACTIVITES DE L'AMICALE

Vendredi  
17 Janvier 2014

Assemblée Générale



Samedi  
1 Mars 2014

Repas de retrouvailles



Chez Véro  
à Embourg

Samedi  
3 Mai 2014

Excursion

A Définir

Samedi  
26 juillet 2014

Barbecue avec sa journée détente et  
match de foot à Beaufays



Samedi  
27 septembre 2014

Bal avec son souper

A Définir

Vendredi  
16 janvier 2014

Assemblée Générale



Dernier train



LEJOLY  
Bernard  
28 Mars 2014

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

[www.cteliege.be](http://www.cteliege.be) - [amicalefly@hotmail.com](mailto:amicalefly@hotmail.com) cotisation annuelle de 15€ au compte BE76001150613895 - IBAN GEBABEBB



Décembre nous annonce déjà l'hiver et les désagréments liés aux mauvaises conditions atmosphériques.

Nous espérons que les activités organisées au cours de cette année ont répondu à vos aspirations.

Nous profiterons de cette petite trêve hivernale pour préparer l'année prochaine au terme de laquelle il sera procédé à l'élection d'un nouveau conseil d'administration comme le prévoit nos statuts.

Je saisis l'occasion qui m'est offerte pour lancer un nouvel appel à de nouveaux administrateurs afin d'apporter un peu de jeunesse et beaucoup de nouvelles idées dans notre comité ; cette noble tâche ne nécessite pas de gros investissements : quelques réunions constructives en soirée pour préparer nos activités et mettre sur pied des améliorations afin de redorer, si besoin en est, le blason de notre amicale au sein du dépôt.

D'avance merci de bien vouloir nous rejoindre, joyeux réveillons, bonne et heureuse année à tous.

*Jean Marenne*



1953



ALLEMAGNE

« V-200 »



L'âge d'or du réseau Allemand

*Avec son look typique années 1950, cette locomotive plaît ou déplaît, mais ne laisse pas indifférent. Lors de sa présentation à l'exposition de Munich en 1953, elle marque le démarrage de la traction diesel allemande de ligne d'après-guerre, tout en étant l'héritière d'une grande tradition des années 1930.*

### Les ingénieurs allemands repensent le problème

Déjà très expérimentés dans le domaine du moteur diesel (Rudolph Diesel était Allemand), les ingénieurs allemands savent en tirer des versions rapides et légères dès la fin des années 1930, ceci dans des buts militaires. L'application de moteurs dérivés à la traction ferroviaire est possible, déjà pour des automotrices rapides très remarquées comme les Fliegender Hamburger. Ainsi, au lendemain de la guerre, il existe, chez les constructeurs de moteurs diesel comme Maybach, Daimler-Benz ou MAN, un choix de moteurs remarquables et légers. Voilà déjà un facteur de gain de poids.

Mais, sur le plan des transmissions, les ingénieurs allemands tournent



*Ci-dessus, une descendante de la V-200, une V-216, dans une curieuse composition en double traction avec une locomotive à vapeur*

### Le poids, voilà l'ennemi

Développée pour supplanter la traction vapeur devenue trop chère avec la hausse des prix du charbon et de la main-d'œuvre, la locomotive diesel souffre d'un handicap: son poids élevé par rapport à la puissance disponible. Les moteurs diesel des années 1920 et 1930 sont lents, lourds et peu puissants, et le démarrage lent et la montée en vitesse très progressive des trains exige une transmission électrique complexe et lourde.

Tout cela n'avantage guère la locomotive diesel par rapport à la locomotive à vapeur qui, à puissance égale, est deux fois moins chère à la construction. Il en va de même par rapport à la locomotive électrique qui, à poids et prix égal, est deux à trois fois plus puissante.

résolument le dos à la transmission électrique et développent la transmission hydraulique dont la firme Voith se fait la championne incontestée. Relativement délicate à mettre au point initialement pour les grandes puissances, n'ayant pas la capacité d'«encaisser» de lents démarrages de trains très lourds comme la traction électrique, la transmission hydraulique offre cependant de très grands avantages de poids réduit, de légèreté et d'efficacité.

La combinaison de moteurs diesel puissants et légers et de transmissions hydrauliques évoluées permet ainsi l'essor d'une traction diesel moderne en Allemagne.

### La série des V-200

Issue de la conception de la locomotive V-80, la V-200 se présente pratiquement comme une double V-80 avec deux moteurs et deux transmissions. Un châssis léger de conception audacieuse, une caisse très profilée et dessinée pour s'intégrer dans le gabarit allemand tout en offrant des cabines de conduite hautes, voilà

ce qui caractérise cette locomotive type BB de 1100 ch par moteur destinée à la traction des trains de voyageurs rapides à 140 km/h, ou de trains lourds de 700 t à 100 km/h. Une présérie de 5 locomotives, numérotée 220-001 à 220-005, est testée durant trois ans avant la série construite à 50 exemplaires à partir de 1956. Une deuxième série de 50 machines, plus puissantes avec 2700 ch et plus lourdes, est construite en 1962. Leur carrière se prolonge jusque durant les années 1980, lorsque l'électrification croissante du réseau allemand commence à réduire leur zone d'action. Notons que des machines identiques ont circulé sur le réseau britannique.

### Caractéristiques technique

Type: BB  
Moteur principal: 2 moteurs 12 cylindres en V  
Puissance totale: 2200 ch  
Transmissions: hydrauliques  
Masse: 73,5 t  
Longueur: 18,47 m  
Vitesse: 140 km/h

**Vendredi 17 janvier 2014**

**L'amicale vous convie  
à son Assemblée générale.**

Liège Guillemins

Dépôt des conducteurs

Ordre du jour:

Approbation des comptes de l'exercice de l'année 2013 et le budget qui lui est soumis par le Conseil d'administration.

Approbation du rapport d'activité de l'année 2013.

Proposer les activités de l'année 2014, ainsi que leurs dates.

L'assemblée générale a lieu au dépôt des conducteurs de trains de Liège Guillemins à 19h30.

Nous vous y attendons nombreux pour assister à notre assemblée, vos avis et participation nous est important afin de pouvoir combler vos attentes pour nos prochaines activités.



**Je profite de l'occasion pour rappeler de l'amicale est la recherche de nouveaux membres pour son comité, en effet à ce jour, il ne reste plus que trois membres actifs dans celle-ci.**

**Venez poser votre candidature lors de l'assemblée ou si vous ne pouvez venir personnellement à cette date, faite nous connaître votre candidature via courrier au secrétariat, via la boîte aux lettres de l'amicale, ou via mail à [amicalefly@hotmail.com](mailto:amicalefly@hotmail.com)**

**Le comité vous souhaite de bonnes fêtes de fin d'année, une bonne et heureuse année 2014. Qui dit nouvelle année, dit nouvelle cotisation (15€ sur la compte de notre amicale au numéro BE76001150613895 – IBAN GEBABEBB).**

Suite à une demande de plusieurs de nos conducteurs concernant notre amicale, son but, ce quel fait, ...  
Voici une copie des statuts et du règlement intérieur (dernière mise à jour janvier 2011).  
J'espère que cela répondra à une partie de vos questions. Les membres du comité sont là pour tous renseignements supplémentaires.

Le secrétariat

## STATUTS

### Noms et domiciles des fondateurs.

Jean-Claude ELSDORF 62 Rue Lavaux 4357 JENEFFE  
Jean-Marie PIRLOT 30 Rue Léon Dolhen 4430 ANS  
André PERET 8 Rue des Coudriers 4920 REMOUCHAMPS  
Gilbert BEAUPAIN 125 Rue des Oveys 4430 ALLEUR

### Dénomination.

Amicale des conducteurs de Liège-Huy géré par un Conseil d'administration et fondé en ASBL.

### But.

Par diverses activités, permettre aux membres de se revoir en dehors du cadre professionnel et aux retraités de garder le contact avec les agents en activité.  
Toute activité politique ou syndicale est exclue.

### Siège social.

« Dépôt des conducteurs de trains » Place des Guillemins,2 à 4000 LIEGE et fait élection de domicile pour la correspondance chez son secrétaire.  
L'amicale fait partie de l'arrondissement judiciaire de Liège.

### Membres autorisés.

L'admission des membres est décidée par le Conseil d'administration qui est seul juge dans les cas particuliers.  
Le nombre de membres est illimité, mais ne peut être inférieur à quatre.

### Trésorerie.

L'Amicale possède un compte BE76001150613895 – IBAN GEBABEBB ouvert à Fortis. Seuls le trésorier, le barman et le restaurateur sont autorisés à retirer de l'argent pour les besoins de l'Amicale. Ces personnes peuvent engager l'Amicale à concurrence de 2000 € sans toutefois mettre le compte en négatif.  
Une cotisation annuelle de 15,00 € est demandée à chaque membre.

### Assemblée générale.

L'assemblée générale a lieu chaque année, le 3ème vendredi du mois de janvier qui suit l'année écoulée; chaque membre est convoqué au moins 15 jours avant la date prévue.

Les convocations se font aux choix du conseil d'administration par simple lettre, par email, ou par parution dans le périodique, l'ordre du jour est joint à la convocation.

Elle a pour mission d'exercer les attributions conférées par la loi et notamment:

D'approuver les comptes de l'exercice de l'année écoulée et le budget qui lui est soumis par le Conseil d'administration.

D'approuver le rapport d'activité du Conseil d'administration.

D'élire un nouveau Conseil d'administration.

De nommer et de révoquer les administrateurs.

D'apporter des modifications aux statuts et au règlement d'ordre intérieur.

De prononcer la dissolution de l'ASBL.

L'association peut être réunie en assemblée générale extraordinaire à tout moment par le Conseil d'administration ou à la demande de 1/5 des membres en règle de cotisation; les membres sont convoqués 10 jours avant la date prévue.

L'assemblée générale est valablement composée quelque soit le nombre de membres présents, les décisions sont prises à la majorité des voix; en cas de parité, la voix du président est prépondérante.

Les décisions de l'assemblée générale font l'objet d'un procès-verbal signé par le président et le secrétaire.

Les modifications aux statuts sont effectuées conformément au prescrit de la loi.

Un procès verbal est dressé et publié dans le périodique, un exemplaire est conservé au secrétariat.

## Conseil d'administration.

Est composé de minimum 5 membres. Tout membre effectif peut demander à y adhérer à condition d'être en règle de cotisation.

## Election.

A lieu tout les 4 ans à partir du 3<sup>ème</sup> vendredi de novembre 1982 ou avant si le Conseil d'administration est inférieur à 4 membres. Toutefois la date à été modifiée, les élections auront lieu le 3<sup>ème</sup> vendredi de janvier à partir de 2015. Les mandats sont gratuits et le vote est secret. Les membres du Conseil d'administration ne peuvent en aucun cas se prévaloir de leur qualité de membre sans avoir été mandatés par le Conseil d'administration.

## Démission.

- Automatique à l'expiration du contrat de 4 ans.
- A la demande des membres adressée au président;

Les membres démissionnaires du Conseil d'administration peuvent rester membres de l'Amicale.

## Dissolution.

La durée de l'association est illimitée sauf s'il y a moins de 4 membres, l'Amicale se dissout et l'argent est versé aux œuvres sociales de la SNCB.

# REGLEMENT D'ORDRE INTERIEUR

## De l'ASBL Amicale des conducteurs de Liège-Huy

### Catégorie de membres.

#### Membres d'honneur:

Assistent aux activités, fêtes et assemblées générales; leur adhésion est approuvée par le Conseil d'administration.

#### Membres effectifs:

Assistent aux activités, fêtes et assemblées générales; ils peuvent faire partie du Conseil d'administration. Sont admis:

Chefs immédiats en activité ou retraités ;

Chefs et sous-chefs de secteur technique en activité ou retraités du DC ; Liège-Huy;

Conducteurs en activités ou retraités du DC Liège-Huy ;

Conducteurs principaux en activités ou retraités du DC Liège ;

Annotateurs en activité ou retraités du DC Liège-Huy;

Agents déclassés médicalement fonctionnant ailleurs à condition d'avoir été membre lors de leur passage au DC Liège-Huy;

Agents détachés du DC Liège-Huy possédant un des grades cités ci-dessus;

Agents nommés au DC Liège-Huy mais détachés dans un autre dépôt et possédant un des grades cités ci-dessus;

Agents nommés au DC Liège-Huy ayant reçu leur mutation; les intéressés doivent être membres avant leur mutation;

Agents démissionnaires de la SNCB ayant été membres lorsqu'ils étaient statutaires;

Ouvriers en activité ou retraités affectés au DC Liège-Huy.

### Cotisations.

Chaque membre verse une cotisation annuelle de 15 Euros.

Les cotisations sont perçues par virement bancaire au compte de l'Amicale en mentionnant le nom du membre. Cette cotisation permet:

L'organisation des fêtes de pensionnés, des derniers trains et des activités programmées par le Conseil d'administration;

Le dépôt d'une plaque commémorative lors du décès de l'agent et d'une fleur lors du décès de l'agent, du conjoint ou d'un parent du premier degré;

L'octroi d'un cadeau de 50 € lors du mariage d'un membre pour autant qu'il soit membre depuis au moins 2 ans.;

L'octroi d'un cadeau de 50 € par naissance chez un membre d'un membre pour autant qu'il soit membre depuis au moins 2 ans;

L'octroi d'un cadeau de 50€ à partir des noces d'or (50ans) et autres multiples de 10.



## Sigle.

Le sigle ci-dessous sera apposé sur les lettres et les invitations.



## Démission.

Est considéré comme démissionnaire tout membre qui n'a pas acquitté sa cotisation au 31 décembre de l'année en cours ou exclus par le Conseil d'administration. Celui-ci perd tout droit envers l'Amicale, il ne peut prétendre au remboursement des cotisations ni au bénéfice d'une quelconque part de l'aide sociale de l'Amicale.

Un agent renvoyé de la SNCB est d'office considéré comme démissionnaire.

En cas d'interruption de paiement pour raison impérieuse, la reprise du membre est soumise à l'approbation du Conseil d'administration.

## Composition du Conseil d'administration.

Le Conseil d'administration est composé de 15 membres:

1 président, 1 vice-président, 1 secrétaire, 1 secrétaire adjoint, 1 trésorier, 1 barman, 1 aide-barman, 1 restaurateur, 1 aide-restaurateur, 2 vérificateurs aux comptes, 1 relations publiques et 3 suppléants.

## Elections.

Les 16 membres ayant obtenus le plus de voix sont élus. En cas d'égalité, la préférence va au plus ancien des années de service.

Les élus définissent entre eux les attributions de chacun. Les non élus constituent une réserve en cas de démission avant terme d'un mandataire. Le nombre de voix obtenues étant primordial pour désigner le remplaçant.

Dans le courant des 4 ans, tout membre de l'Amicale peut demander à devenir réserve du Conseil d'administration

## Réunions.

Elles sont programmées par le secrétariat ou demandées par au moins 3 membres du Conseil d'administration. Les intéressés sont convoqués 10 jours à l'avance.

Pour que la réunion soit valable, la présence de la moitié des membres plus 1 est requise, le membre empêché peut donner procuration pour un vote éventuel. Le vote est secret ou à main levée selon la décision du président; la majorité simple est requise.

En cas d'égalité, la voix du président est prépondérante.

n mais il ne fera partie de celui-ci qu'après épuisement des réserves constituées lors des dernières élections.

## Avantage aux membres de l'Amicale.

Pour bénéficier des avantages réservés aux membres lors des différentes manifestations organisées par l'Amicale, la cotisation doit être effective.

Peuvent bénéficier des avantages au même titre que le membre effectif:

- Le conjoint ou une personne de son choix.
- Les enfants non mariés habitant sous le même toit.

Participation de l'Amicale à l'organisation du dernier train:

Intervention fixe pour le cadeau: 150 €, pour autant que l'agent ait été membre de l'amicale pendant les 5 dernières années et ce sans interruption ;

Intervention variable pour la participation aux frais de la fête fixée à 6,20 € par année de cotisation (ex: pour 10 ans de cotisation, l'intervention de l'Amicale est de 6,20 € x 10 = 62€) avec un maximum de 150€.

Participation de l'Amicale lors du bal des pensionnés.

- Intervention pour 2 repas (le retraité de l'année + une personne de son choix)
- Intervention pour une fleur : 25 €

## Organisation de dernier train.

Le conducteur faisant son dernier train, choisit le parcours qu'il souhaite pour la réalisation de celui-ci. De même pour l'heure d'arrivée en gare de Liège-Guillemins. Le comité lui soumet alors (en accord avec les instructeurs pour l'accompagnement) un « horaire » pour la réalisation de sa dernière journée de travail.

### Participation du comité pour la réception au dépôt:

#### Pour la préparation :

- De l'affichage et publicité.
- De l'installation des tables (avec leur décoration) et des chaises.
- De fournir les boissons via notre brasseur (Voir la liste des boissons fournies) et amuse gueules (Chips et autres). Attention : toute boisson autre que celles se trouvant sur la liste fournie en annexe doit être apportée par le futur pensionné.
- De la préparation de petits pains.
- La préparation du matériel sonore nécessaire pour les discours et la musique d'ambiance.

#### Pendant la réception :

- Le comité fournit le personnel pour servir au bar, et la distribution des petits pains.
- La durée des festivités est fixée à quatre heures maximum après l'arrivée du dernier train

#### Après la réception :

- Le rangement du local.
- Du retour des vidanges et boissons non consommées au brasseur.

**MOTS CROISÉS :**

**Horizontalement**

1 Indulgence, 11 parpillâmes, 12 Conjonction, 13 Restes, 14 Soustrait, 16 Que d'eau!, 17 Se retrouva un jour à 4 pattes, 18 Ou la fiancée de marbre, 20 Fils de Jacob, 22 Retirasse, 24 Beau parleur, 25 Petite symphonie de Beethoven, 26 Devanças, 28 A la fin, 30 Poèmes, 31 En Chaldée 32 Peuple de l'antiquité (au singulier), 34 Plus d'un a connu Jésus.

**Verticalement**

1 Epoque secondaire, 2 Baguettes de chimiste, 3 Jeune volonté, 4 Titre d'anoblissement, 5 Certains docteurs, 6 Personnel, 7 Cachera, 8 Coule en Suède, 9 Braverait, 10 Séparasses le sucre des mélasses, 15 Provient, 19 Prière, 21 Poète français, 23 Préposition, 27 Ile ou fleuve, 29 Agent secret, 33 Différent de l'un au vu le nombre de ses doigts



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				
34							#		

**MELI MASQUE :**

- |                |              |
|----------------|--------------|
| abats          | immigration  |
| ablation       | inconnu      |
| ablution       | initial      |
| abstrait       | insolemment  |
| acrobate       | jardin       |
| addition       | jeudi        |
| allure         | juridictions |
| amer           | kidnapping   |
| amie           | longea       |
| aplati         | main         |
| arbitrairement | moyen        |
| aspect         | nantissement |
| avec           | neurologue   |
| bacciforme     | objectivisme |
| badigeonnage   | objectiviste |
| badigeonneur   | obligamment  |
| briquet        | olographe    |
| cacao          | pacificateur |
| cacophonique   | peur         |
| coati          | porc         |
| contribution   | riante       |
| dater          | rugby        |
| debout         | sale         |
| distribution   | subi         |
| douce          | taper        |
| envahi         | tonfa        |
| factionnaire   | toujours     |
| flore          | trou         |
| format         | tubes        |
| franco         | tuera        |
| gecko          | uniment      |
| grignoteuse    | ytria        |
| habilitation   | zinnia       |
| habiller       |              |



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

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

**SUDOKU :**

Remplissez chaque grille avec des chiffres de 1 à 9, afin que, dans chaque ligne, chaque colonne et chaque bloc de 3 cases par 3, il y ait tous les chiffres de 1 à 9.

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

# RIONS UN PEU

C'est arrivé à un anglais qui réside entre Le Bugue et Les Eyzies en Dordogne. Le gars dans la voiture est saoul au taquet. Un policier arrête la voiture, se présente à l'individu et lui demande :

Vous avez bu ?

Avec une élocution pâteuse, le gars répond :

Oui, ... ce matin ... j'ai marié ma fille ... et comme je n'aime pas les messes, ... je suis allé au café et j'ai bu ... quelques bières.

Puis ..... pendant le banquet ..... j'ai essoré 3 bonnes bouteilles .... une de Corbières ... une de Minervois ..... et .... une de Faugères.

Pour finir .... pendant la fête ... dans la soirée ... j'ai ingurgité ... du whisky .....

Johnny Walker .... étiquette noire.

Enfin le policier, irrité, lui dit :

Savez-vous que je suis Policier et que je vous ai arrêté pour un contrôle de l'alcoolémie ?

Le british plein d'humour lui répond alors :

Et vous .... savez-vous que .... cette voiture est anglaise et ..... que c'est ..ma femme a côté de moi ... qui conduit ?



Deux hommes sont dans un bar et discutent

- Où est-ce que tu es né ?
- A Tours...
- Ah bon ! Moi aussi !! Et dans quelle maternité
- Celle du Beffroi...
- Moi aussi ! Et quel jour ?
- Le 5 octobre 1975...
- Oh ! Moi aussi ! On est pareil ! C'est dingue !

Un troisième homme entre dans le bar et demande au barman :

- Alors Jimmy, quoi de neuf ?
- Bof, rien de nouveau. Les jumeaux sont encore bourrés.



Le mari dit à sa femme sur le point d'accoucher :

Si le bébé te ressemble, cela va être extraordinaire.

La femme répond :

Si le bébé te ressemble, cela va être un miracle.

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

trouver le symptôme apparent pour le conducteur, il ne restait plus qu'à classer judicieusement ces pannes ; et surtout trouver des remèdes : réparation sommaire, isolement d'un appareil, échange de pièces non indispensables et non prioritaires (contacteur de chauffage du train par exemple...), réduction des performances de la machine après avis aux responsables du trafic, jusqu'à la situation finale et catastrophique consistant à demander le secours.

Lorsque je fis le point sur ces documents, je constatai que la plupart des engins avaient subi au moins une modification dont il fallait tenir compte ; mais il y avait d'autres urgences et des priorités. Pourtant, aucun engin moteur ne devait circuler sans ces documents bien à jour. Et il y avait aussi le TGV Sud-Est qui subissait de nombreuses modifications, le TGV postal qui demandait des documents adaptés, les BB 7400 « spéciales Maurienne », utilisables en unités multiples ; les automotrices Z 7100 modifiées en éléments indéformables de trois ou quatre caisses.

Pour ce travail, j'avais à ma disposition quatre élèves conducteurs choisis dans les dépôts des réseaux Sud-Est et Sud-Ouest, en principe futurs candidats chefs de traction et deux dessinateurs qui mettaient au propre les schémas électriques et autres dessins. J'ai apprécié leur application dans ce travail minutieux, leur plume joliment trempée dans l'encre de chine et leurs instruments ; penchés sur leur grande table, ils étaient toujours d'humeur égale pour un métier qu'ils allaient exercer probablement pendant toute leur carrière. Ils dénotaient singulièrement, comparés au personnel de conduite, agents essentiellement acariâtres, instables et difficiles à commander.

Lorsqu'il s'agissait de matériel neuf ou ayant subi des modifications importantes comme les Z 7100, on établissait les documents

manuscrits en édition provisoire ; on allait, avec l'élève chargé du travail, vérifier sur le terrain l'application de notre « œuvre » ; on faisait les retouches nécessaires ; puis on retournait sur le terrain avec le grand Gaby dont l'œil inquisiteur du bureau d'études forait le document dans tous les sens et vérifiait qu'il était bien adapté, surtout du point de vue sécurité -, puis, les retouches faites, une première impression était faite par le service de la dactylographie de la direction -, celle-ci revenue, il y avait un double collationnement, plus un sondage de ma part et, après les dernières corrections, c'était le « bon à tirer » chez l'imprimeur et la distribution par ailleurs remarquablement bien organisée à la SNCF.

La Direction du Transport décida de regrouper l'organisme numéro 2 dont nous faisons partie, avec le numéro 1 situé en gare de l'Est, rue d'Alsace ; ces derniers avaient la charge de tout le matériel moteur alimenté en courant alternatif ; mais nous avions déjà des contacts avec nos collègues des réseaux du Nord et de l'Est, à cause des locomotives bicourant de même famille. Le déménagement de tonnes de bouquins et des bureaux prit plus d'une semaine.

Puis, la veille de mon départ en congés, Gaby arriva comme d'habitude pour faire le point de nos travaux. Avant de nous quitter, en guise d'un souhait de bonnes vacances, il me donna un paquet de schémas électriques ; c'étaient les schémas du constructeur Alsthom pour le prototype du TGV Atlantique. « Je n'ai pas le temps de m'en occuper, me dit-il, si tu pouvais jeter un œil pendant tes congés ça serait pas mal car on est en retard (évidemment). » Bien entendu la motivation y était et presque tous les matins pendant trois semaines, alors que les enfants étaient à la plage, je décortiquais ces schémas passionnants dont je ne savais rien au départ ;



je découvris qu'ils avaient été établis sur le modèle du TGV Sud-Est et constatai que les circuits de commande étaient constellés d'un nouveau symbole ; je ne tardai pas à comprendre qu'il s'agissait de prises pour sonder les courants et tensions contrôlant l'état de santé de la rame grâce à un réseau d'ordinateurs qui feront la différence avec ce que l'on avait connu jusqu'alors. De plus, les convertisseurs statiques, transformant les courants en diverses formes et tensions s'étaient mués en onduleurs, système d'amélioration du rendement électrique qui allège la facture d'électricité et renforce la fiabilité de l'engin.

En général, on occupait ce poste au moins deux années ; mais moins d'un an après mon arrivée, un beau matin, Gaby entra dans mon bureau et me dit : « Tu es assis, bon j'ai une nouvelle à t'annoncer. Te connaissant, j'ai pris la décision immédiatement pour toi. Tu as un mois pour former ton successeur, tu es nommé inspecteur à Chambéry ! ». Heureusement que j'étais assis car ce fut la nouvelle la plus inattendue de toute ma carrière à la SNCF. Immédiatement (ou plutôt, dès que je le pus) je passai de longues minutes à imaginer la nouvelle situation.

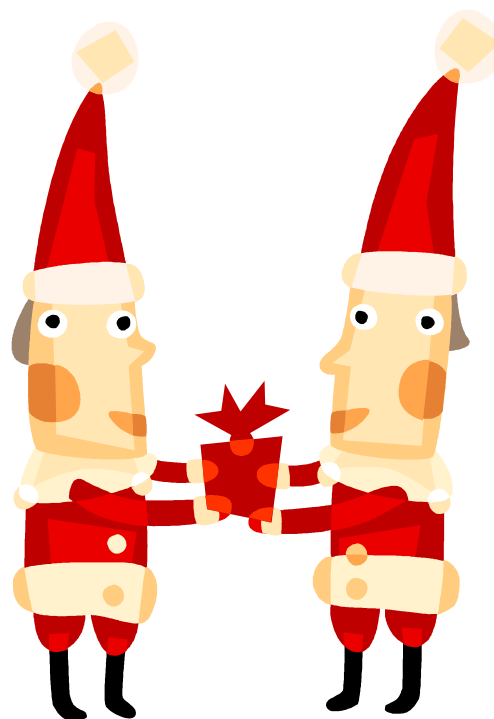
Chambéry, la montagne que j'ai eu maintes fois l'occasion de fréquenter lors de vacances... Et défilent aussitôt devant mes yeux mes souvenirs : le mont Rivard, la croix du Nivolet, les lacs du Bourget, d'Annecy, les vallées de l'Arc, de l'Arve, de l'Isère, la Tarentaise, la Maurienne ... Et toute la famille fut rapidement mise au courant de cette fantastique nouvelle et se réjouit avec moi en pensant aux randonnées et surtout au ski l'hiver ...

Alors, je me demandai la raison de cette nomination dans cette région si bien gardée.

J'appris qu'il s'agissait d'un échange orchestré par un nouveau dirigeant du réseau Sud-Est -, j'en reconnus le bien-fondé pour la maison ; mais hormis l'apparente satisfaction de vivre dans ce lieu fascinant, allais-je apprécier cette nomination ?

J'avais donc passé moins d'un an dans cette fonction, avec un déménagement et une réorganisation, ce qui ne me laissa guère de temps pour apprécier les collègues venus de tous les coins de France ; la direction qui nous réunissait souvent, pour nous imprégner de son management philosophique et euphorique, permettait de rencontrer des compagnons qu'on aurait aimé voir plus souvent.

J'avais croisé plusieurs fois la route de Jean-Louis Séguin, ce collègue exceptionnel, infatigable travailleur doublé d'un joyeux boute-en-train. Hélas, Jean-Louis nous a trop rapidement quittés, juste après sa retraite...



## Chapitre XI

### En route pour Chambéry

Nous étions ravis de partir pour Chambéry, ville synonyme de vacances. Comment faire autrement ? J'avais déjà quarante-huit ans et refuser ce poste n'aurait pas été apprécié par la direction qui ne se préoccupe pas de la famille. Et le logement ? On vous en attribue dans une cité SNCF pour ne pas payer les trois mois d'allocation pour défaut de logement et il faut voir avec quelle manière ! On vous oblige à quitter Paris sous peine d'expulsion par huissier ! Je n'en dirai pas plus.

La formation des cadres était un problème peu préoccupant pour les dirigeants. La direction du transport aurait dû nous défier un canevas, en collaboration avec l'IGS (organisme d'inspection de sécurité de la SNCF qui connaît sûrement le mieux tous les aspects du service conduite).

Le canevas de formation, variable en fonction des antécédents du nouveau nommé, serait de passer quelques jours dans chaque dépôt, proportionnellement à son effectif. Dans ces dépôts, on examinerait tous les dossiers et l'on tiendrait compte d'un examen plus approfondi selon les risques présentés par les agents (appréciations des tests d'embauche, des formations et examens, historique des incidents donnant lieu à remarques négatives et tous faits susceptibles de nuire à la sécurité donc devant donner lieu à un suivi adapté...).

En réalité, la réponse est : débrouillez-vous sur le tas, car la fonction diffère dans bien des secteurs. Pour un inspecteur du service de conduite, il était essentiel de bien

maîtriser les engins moteurs les plus utilisés sur la région.

La locomotive électrique BB 25150, la diesel BB 67000, sans oublier les RTG (rames à turbines à gaz) utilisées par les Grenoblois. Enfin le TGV conduit par les Chambériens. Les 25150 et les 67000, machines de base des conducteurs et surtout des candidats chefs de traction sont étudiés en détails. Il m'eût fallu consacrer au moins une semaine pour chacune de ces deux locomotives. Mon collègue aurait pu m'aider efficacement dans cette étude et moi, j'aurais pu l'assister pour le TGV.

Se consacrer, sur le terrain, au suivi des chefs de traction et de leurs conducteurs, on peut y déceler, au travers d'écoutes attentives, les tendances alarmistes, vindicatives, d'une majorité peu tournée vers leurs représentants syndicaux et intervenir efficacement sur ce service sensible.

Sur chacune des vingt-cinq régions, nous étions deux inspecteurs, quelquefois trois, souvent au même grade ; il s'ensuivait une lutte d'influence. Il aurait fallu absolument une hiérarchie, le plus ancien, ou le plus méritant pour parler actuel, aurait dû avoir le grade de « principal ». Le directeur de la région l'avait bien observé et ne manquait pas une occasion de nous faire remarquer que notre organisation manquait de réalisme. Il faudra en effet attendre la décentralisation dans les établissements pour obtenir, en partie une réponse à ce problème.

Je préférais l'accompagnement d'un candidat cadre ou d'un cadre traction qui, je m'en rendais compte, avaient besoin de conseils pour apprendre son métier.

Mon chef de division traction avait établi une bonne ambiance et j'appréciais ses origines nivernaises plus proches des miennes ; sa position hiérarchique lui conférait une audience intéressante pour le service de la

traction. Notre travail et ses problèmes ne nous laissèrent pas souvent le temps de faire une petite fête, comme déguster les diots (saucisses) au vin blanc de Savoie, le soir après le travail. Je fus surpris dans cette nouvelle fonction par la somme d'informations écrites qu'il fallait lire ; c'est incroyable le nombre de gens qui ont à écrire tant de pages pour ne pas dire grand-chose ; mais on peut manquer une information ou un ordre important plus ou moins dissimulés et je suis persuadé que Suzy, notre secrétaire aurait été capable de déchiffrer l'essentiel et de noter par exemple une date ou un élément importants. Il faudrait au moins une fois par an dans un cadre local ou national réfléchir sur les objectifs et les moyens au lieu de le faire par une sorte de révolution tous les dix ans.

D'après le rapport d'audit sur la traction publié confidentiellement en 1986, les tractionnaires seraient des brutes au langage peu choisi. Ces affirmations étalées dans le rapport Revol ne m'étonnèrent pas. Quant au langage qui semblait choquer, c'était celui développé au début du chemin de fer, par tous ces forçats trimant sous les tonnes de charbon. Scènes décrites par Vincenot et dans des films comme : *La bête humaine*, *Le train* ou *La bataille du rail*...

Je compris que le glas sonnait pour cette corporation qui devait se mettre au pas ; et qu'est-ce que cela changerait ? Les trains continueraient à rouler guidés par des rails et ce n'était pas l'engin de Bertin ou le train de Siemens qui anéantiraient notre attachement au chemin de fer. Toutefois, certains devraient méditer sur la ligne de métro 14 de la RATP dans laquelle, il n'y a pas de conducteur et où les automatismes, les caméras et la propreté sont appréciés du public et des visiteurs étrangers. Ces techniques sont difficilement transposables sur nos lignes.

La certification des conducteurs prenait une grande partie de notre temps. Il fallait planifier les séances de formation

initiale, assister le formateur s'il était débutant, prendre des décisions concernant les candidats qui ne suivaient pas correctement. Il fallait aussi rédiger les sujets des examens écrits. Le soir, nous corrigions les épreuves avec mon collègue.

Puis, venaient les oraux, partie la plus importante de l'examen de conducteur qui prenait un temps considérable et demandait une grande concentration. Toujours être en éveil, ne rien laisser passer, car cet examen se déroulait en présence d'un délégué syndical.

C'est l'inspecteur qui avait toute la responsabilité (auparavant, c'était l'ingénieur traction) ; nous avions souvent un formateur qui prenait parti pour son élève, dans des cas litigieux qu'il fallait éviter. C'est pourquoi je préférais être assisté par un jeune chef de traction qui pouvait améliorer sa propre formation puis, tenant compte de la prestation orale du candidat, terminait l'examen par la partie pratique (préparation d'une locomotive et conduite d'un train.)

Le dépôt de Grenoble et sa ligne reliée à Lyon venaient d'être électrifiés, si bien que le personnel était à convertir à ce nouveau mode et que nous devions procéder à un contrôle des connaissances, après formation théorique et pratique.

La nouvelle formation des conducteurs aspirant à la fonction de chef de traction basée sur la pédagogie spécifique pour adultes se déroulait en deux années scolaires pendant lesquelles le candidat était guidé en permanence. En principe, chaque région formait selon ses propres besoins ; sauf en 1987, où la région de Montpellier fut seule désignée pour tout le réseau Sud-Est car les besoins en cadres traction étaient faibles à ce moment. J'eus d'ailleurs le plaisir d'être formateur avec Gérard Buon pour cette session.

Nous commençons par une semaine préparatoire pendant laquelle on expliquait au groupe les objectifs requis pour cet apprentissage, nous montrions comment étudier, se faire aider par les cadres qualifiés.

Suivaient deux ou trois semaines d'étude personnelle guidée par un document pédagogique spécifique élaboré par l'organisme dont j'ai parlé plus haut et appelé plan de travail. Ainsi, tous les mois environ, nos élèves revenaient pour trois journées afin de subir une interrogation écrite, pour contrôler leur aptitude à la compréhension et la qualité de travail fournie ; la correction avait lieu le soir même avec le résultat et la mise au point le lendemain matin pour prendre les mesures qui s'imposaient : encourager à plus de travail, féliciter s'il y a lieu (c'est rare) et arrêter le cycle pour ceux qui n'avaient pas fait l'effort suffisant. A l'issue de cette première année, le candidat avait acquis des notions lui permettant d'exercer, en remplacement, les fonctions de chef de traction à la commande du personnel.

La seconde année, le même principe était appliqué pour l'approfondissement de l'étude de deux engins moteurs par une méthode de dépannage poussée.

Un examen final semblable à celui qu'on passait autrefois venait sanctionner le travail de ces deux années.

Cette formation était très critiquable. En effet, la préparation de l'examen était planifiée en deux parties, une partie « commande » suivie d'un peu de pratique pendant les vacances des titulaires et une partie était plus technique.

Suivait un examen portant sur ces deux parties comportait une épreuve de français qui en général éliminait près de la moitié des candidats. Ce dernier point fut enfin pris en compte par notre hiérarchie.

La partie pratique se passait dans le dépôt du candidat puis en accompagnement sur

un train transportant des voyageurs où ce même candidat jouait le rôle de chef de traction de surveillance en ligne. Pour cet exercice très difficile, il devait surveiller le conducteur qui avait à préparer la locomotive, faire la mise en tête du train, procéder aux essais du frein, démarrer le train avec douceur, observer que le signal de sortie de la gare était bien à voie libre, ne pas dépasser la vitesse sur les aiguilles de la gare, puis mettre rapidement le train en vitesse. Ce train étant, en général, un train de voyageurs à arrêts fréquents, il était délicat de poser des questions : « Suppose qu'il t'arrive tel événement ici, que ferais-tu ? » Nous devions exiger une réponse succincte et correcte de l'élève tout en surveillant l'allure du train. La question devait être judicieuse en fonction du lieu.

Chaque début de semaine, il y avait une conférence interservices concernant les incidents de la semaine précédente. C'était très instructif pour le retour d'expérience. Les incidents étaient relatés avec leur origine qui était presque toujours matérielle. Personne ne cherchait à savoir si le mécanicien, en général seul sur le terrain, aurait pu améliorer la situation. Voulait-on ignorer les gens de ce service ?

Notre directeur régional participait à toutes les activités de tous les services. Il faisait souvent irruption dans nos réunions, il écoutait mais ne manquait pas de prendre la parole en technicien averti.

Je participais aux campagnes de sécurité fréquentes qui se déroulaient au départ des grandes gares ou triages et en particulier sur la ligne de Maurienne avec sa longue pente de 30 milli-mètres par mètres nécessitant un fonctionnement sûr des freins.

Je me souviens aussi du test annuel de la déviation de cette partie de ligne de la Maurienne, à Pontamafrey, qui avait été emportée par une coulée de boue. C'était une

A suivre...

### Quelques citations

Tout comme la rivière, l'étudiant peut suivre son cours  
en restant dans son lit.  
Et tout comme la rivière, il coule ...

Un cerveau c'est comme un parachute; ça fonctionne ouvert !

# SOLUTIONS AUX JEUX

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



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





