

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION : Jean-Michel FROMENT
14, Domaine des Cèdres
69390 VERNAISON ☎ 04 72 30 48 87

COMITÉ NATIONAL : PRÉSIDENT PATRICK LEMESLE
Projet Demain Saint Lazare (DSL)
19, rue d'Amsterdam, 75009 Paris ☎ 01 53 42 09 32

COMPOSITION : Jean-Michel FROMENT (PAO)

REPROGRAPHIE & Routage : Repro-Concept
39-41, Rue de Bonnel
69003 LYON
☎ 04 78 62 79 95
Fax: 04 37 48 02 19



ACTIF ATLANTIQUE

Siège social : 11, rue Bigourdan 33800 BORDEAUX
Président : CONTE Thierry, ELOG Bordeaux
Secrétaire général : SALMON Thierry, EVEN Rennes
Trésorier général : OGER Pascal, EVEN INVALIDES UP VOIE Auster-Choisy

Présidents des groupements :

Paris Saint-Lazare : Intérim : ROUSSEL, pôle Séc. Rég. PSL
Paris Rive gauche : OGER Pascal, EVEN INVALIDES UP Voie Auster-Choisy
Rouen : BIDON Éric, CV, AES - ELOGN de Sotteville
Rennes : SALMON Thierry, EVEN Rennes
Nantes : RIGAUD-PERUT Patrick, UO Voie Nantes
Tours : ZAFRI Pierre-Yves, UO Voie Tours
Bordeaux : CONTE Thierry, ELOG Bordeaux
Limoges : DAURAT Pierre ELRE
Toulouse : DOUMERL Daniel, DRI Toulouse INMO
Hors Région : ROMINGER Mac, IEM-RM

Correspondants des membres honoraires :

Sud-Ouest : DURAND J-J, 6, rue J Bedos, 47200 MARMANDE, ☎ (5) 53 64 23 95
Ouest : GAU Michel, 68, rue des Antilopes, 44300 Nantes, ☎ (2) 40 49 23 21

ACTIF NORD - EST

Siège social : 16, rue de la Montagne, 51390 GERMIGNY
Présidente : RIQUIER Christine, EVEN littoral Spécialiste OTP Voie
Secrétaire générale : ANSELIN Christine, EVEN de LILLE, Pôle Technique SES
Trésorier général : DELOY Laurent, UO VOIE de Reims, Assistant Maintenance

Présidents des groupements :

Amiens : BLANDIER Yves, MD2 Bâtiments—Amiens
Lille : ANSELIN Christine, EVEN de LILLE, Pôle Technique SES
Metz - Nancy : THIEBAUT Alain, DPx VOIE à FROUARD
Paris - Est : BONALY Benoît, Chef de Pôle Technique EVEN EST-PARISIEN
Paris - Nord : DURR Philippe, Chef de Pôle Technique EVEN BOURGET/AULNOYÉ
Reims : TARANTOLA Eric, Chef d'UP VOIE de REIMS
Strasbourg : JARTY Nicolas—Pôle Technique VOIE

Correspondants des membres honoraires :

Est : MARJOLLET Pierre - 62, Boulevard de la République, 93130 Noisy le Sec
Nord : MERCHEZ Gilbert - 5, rue des Clottins, 95560 Montsoult

ACTIF SUD - EST

Siège social : 36, imp. des Vendanges, 01000 St-Denis-lès-Bourg ☎ 0474320597
Président : GOUNELLE Daniel, IGTL DR ☎ 29 08 49
Vice-Président : FROMENT Jean-Michel, EVEN LYON-NORD, ☎ 54 14 72
Vice-Président : CASANOVA Jack, Mission AMO SYSTRA SMTC ☎ 0473446898
Secrétaire : BALSON Philippe, DRIV PSE Conseiller Sécurité Voie, ☎ 51 18 32
Trésorier : BOUVARD Patrick, EVEN de L'Ain, ☎ 57 77 27
Trésorier Adjoint : DOUENCE Dominique, EVEN AVIGNON, ☎ 52 85 65

Correspondants régionaux :

Paris Sud - Est : BALSON Philippe, DRIVPSE Conseiller Sécurité Voie, ☎ 51 18 32
Dijon : BOUVARD Patrick, EVEN de L'Ain, Région de Chambéry, ☎ 57 77 27
Lyon : FROMENT Jean-michel, EVEN LYON-NORD Pôle OTP, ☎ 54 14 72
Chambéry : FERNANDEZ Éric, EVEN Savoie, ☎ 57 35 77
Clermont - Ferrand : BONNAULT Gérard, EVEN Auvergne, ☎ 55 13 71
Marseille : DOUENCE Dominique, UP VOB AVIGNON, ☎ 52 85 65
Montpellier : GOUNELLE Daniel, IGTL DR ☎ 29 08 49
Dir. Centrales : BOUVARD Patrick, EVEN de L'Ain, ☎ 57 91 34

Correspondant des membres honoraires:

KLEIN Robert, 54, rue de Picpus, 75012 Paris, ☎ 01 43 44 35 66 ou 04 50 96 90 26
MARIE Michel, 3 Rue Bellocier, 89100 SENS, ☎ 01 43 44 35 66

N° 270 - Déc. 2004 /Janv. 2005

- La correspondance et les envois de fonds émanant des organismes directeurs de chaque association de Réseau sont à adresser à :
Jean-Michel FROMENT Service Bulletin ACTIF
14, Domaine des Cèdres 69390 VERNAISON ☎ 04 72 30 48 87
- Changements d'adresse : Adresser un «Bulletin de changement» au trésorier de votre ACTIF.

Sommaire

INTERRÉGIONS

Sommaire	1
Editorial	2
Vœux du Président du CN	4
PV du Comité National du 06/02/04 à Paris	5
Dossier : La SNCF et la déontologie	7
Technique : Les normes d'écartement	10

ATLANTIQUE

Vœux du Président	11
Voyage des Honoraires ex Sud-Ouest en Touraine	12

NORD-EST

Vœux du Président	18
PV du C.A. 18/11/04 Groupement de Paris-Est	19
PV du C.A. 23/11/04 Groupement de Reims	20
Le reprofilage des rails en voie	22
Les honoraires NORD en Pays du Mont-Blanc	27
Les honoraires NORD dans les côtes d'Armor	30

SUD-EST

Vœux du Président	34
PV de l'A.G. du 15/05/04 à LYON	35
PV du C.A. 20/11/04 à LYON	36
WE « Familles » AG des 01 et 02 Octobre	37
Voyage des Honoraires à Prague	38

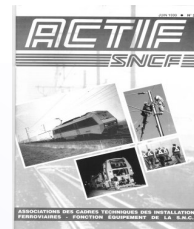
ARTICLES DE FIN

Changement d'adresse	40
Origine des illustrations - Dans le prochain bulletin	
Info de dernière heure - Pour adhérer	



INTERRÉGIONS

Edito



« *histoire hors de l'ordinaire, pour ne pas dire extraordinaire* »

Merci, de dire enfin qu'il est difficile d'anticiper ce qui change si vite, en ce moment, c'est à dire la pratique d'un métier.

Merci de dire comme l'entreprise semble désarmée. Sait-on, partout où l'on devrait le savoir, qu'un chef de district ou qu'un chef de circonscription, ça n'existe plus ? Sait-on, partout, qu'un attaché (TS ou « jeune » cadre), à l'Équipement, n'a aucune information sur ce que sera son métier dans cinq ans... parce que personne ne sait quel métier on lui demandera d'exercer...

Alors, c'est vrai, il est urgent de se battre pour passer toute forme d'examen, même les plus mal ficelées, pour accéder à cet étrange métier... Et il est urgent d'obtenir de ceux qui trient parmi vous, gentils stagiaires, un maximum de transparence, de rigueur... et de professionnalisme.

Comme il vous reste encore un peu de cet enthousiasme de l'enfance, de cette créativité si précieuse, de cette réactivité si importante, je vous propose ci-dessous, gentils stagiaires, quelques instants de distraction, **un petit conte de début ou de fin d'année... De fin damnée ?**

Compte de Noël.

Il était une fois une ramette de papier près d'une photocopieuse d'occasion. L'engin de reprographie venait d'être déménagé d'une petite gare où la brigade et le chef de district avaient disparu. On avait vendu les bâtiments. On avait mis, plus loin, dans une autre gare, un bungalow neuf, pour le dirigeant de proximité, avec un fax, un téléphone mobile, une voiture de service, une qualification F et un ordinateur. On avait mis, plus loin encore, après avoir supprimé des cloisons d'une ancienne hall de marchandises, un dirigeant d'unité, avec un fax, un téléphone mobile, une voiture de service, une qualification H et un ordinateur. Plus loin encore, après avoir supprimé d'autres cloisons, on avait mis un directeur d'établissement, avec un fax, un téléphone mobile, une voiture de service, un titre de cadre supérieur et un ordinateur.

La ramette vivait des heures paisibles, sur son étagère de stockage.

Mais « qui voit Ouessant voit son sang ! », disent les marins. C'est bien de l'Ouest que viennent les tempêtes, c'est bien à l'Ouest que sont les îles coupées, parfois, du monde et de ses réalités : Ouessant a frappé.

C'était le nom d'une application informatique capable de dire en temps réel combien coûte un tirefond mis en place par une main cheminote ou par une machine d'entreprise. C'était convivial, précis, accessible par des unités centrales dédiées, c'était magique, car capable de tout révéler sur l'organisation de la production. RFF jubilait : les élagages d'organigrammes, les plannings épurés, les travaux massifiés, tout allait se déduire de ces fichiers compactés, zippés, concaténés.

Las, la ramette, sur son étagère, ignorait Ouessant ! Or, RFF exigea, comme tout le monde s'y attendait, que les improductifs aussi produisent et justifient leurs heures. Pour un homme de bureau, justifier l'utilisation de son temps de travail (management, conseil, contrôle, etc...!), justifier l'impalpable, l'indicible, le virtuel, c'est alimenter une base de données avec des nombres... si aisément convertibles en euros. Pour un homme de bureau cheminot, pour nourrir le ventre affamé de l'ordinateur, il faut du papier.

Ce fut donc en janvier, comme tous les ans, la même cérémonie rituelle autour de la photocopieuse : les hommes de bureau éventrèrent la ramette, la dépecèrent en autant de reproductions de l'imprimé nouveau, trois fois plus volumineux que le précédent. Il n'en resta qu'une feuille, glissée par un courant d'air, derrière la machine à café.



Car, en ce mois de Janvier, comme tous les ans, le protocole comptable changeait, la traçabilité changeait, la version de Géode changeait, parfois même les structures et les agents changeaient, seule la photocopieuse restait, résignée. RFF s'y retrouvait-il ?

L'histoire ne le dit pas.

L'histoire d'ailleurs s'arrête là, car il n'y a plus assez d'arbres pour le papier, ni d'encre dans les poulpes, ni de silice pour les puces d'ordinateur. Quelque chose s'est détraqué, on ne sait plus quand, au royaume des gestionnaires fous. Sont-ils tombés de vélos à force de se regarder pédaler, tous ces hommes de bureau qui détaillaient au centième d'heure près, leurs heures improductives ? Se sont-ils entretués pour que seul le dernier survivant obtienne le meilleur ratio, alors que depuis longtemps déjà, les ronces poussaient sur les voies désertées, les orties dans les bungalows et le lierre sur les cloisons abattues ? L'histoire n'a pas retenu ces versions pourtant plausibles.

Non, à force de faire chauffer la photocopieuse, le petit stagiaire embauché sur la vaguelette des 35 heures a pris un rhume de cerveau.

Entendez par là qu'il n'a pas retrouvé ses rêves : là, entre les murs des bureaux, là où l'on devait le former, là où se trouvait jadis le généraliste qui enseignait son savoir, son savoir-faire, il n'y avait plus rien que des hommes convertis en nombre. Point de technique ferroviaire, point de politique de maintenance à longue durée, point d'analyse de qualité, de véritable retour d'expérience, non, juste des nombres, jusqu'à vomir. Pour ne pas être malade et en mourir, le petit stagiaire est parti, et, sans lui, tout s'est arrêté. Panne sèche, défaut de carburant. La jeunesse, on l'avait oublié, était le vrai moteur de toutes ces choses assemblées ensemble.

Depuis, dans le silence des bureaux vides, vendus ou démontés, du personnel intérimaire, étranger, à contrat à durée très limitée, allume parfois un feu avec de vieux listings, pour éclairer de manière fugitive des chantiers qui, de loin en loin, maintiennent, vaille que vaille, des rails dans le paysage en friches, entre les villes.

Le jeune chômeur qui a éventré la machine à café pour voler le sucre en poudre en pensant que c'était de la drogue (le pauvre ne savait pas lire...) a retrouvé la dernière feuille vierge de la ramette disparue : sans formation aucune, il en a fait un avion en papier qui s'est écrasé dans l'écran crevé où toutes les heures improductives, même les supplémentaires, dormaient en rêvant qu'elles auraient pu servir à quelque chose...





VŒUX DU PRÉSIDENT NATIONAL

2005

Cette année encore, il m'appartient d'adresser au nom du **COMITÉ NATIONAL** et en mon nom personnel, à chacun d'entre-vous, actifs ou honoraires, et à vos familles, mes meilleurs vœux de santé et de prospérité.

C'est aussi vers les populations sinistrées de l'Asie et toutes les familles endeuillées que nous nous devons de décliner ces mêmes souhaits pour que cette année 2005 apaise leurs incompréhensibles douleurs.

Si le tsunami de l'enfer du 26 décembre dernier restera à tout jamais la marque indélébile du paroxysme de la souffrance humaine vécue sur notre Terre en 2004, on retiendra aussi avec la modestie qui sied le formidable élan de **SOLIDARITE** qui s'est manifesté à travers le globe donnant ainsi un éclairage autre de la mondialisation et de ses politiques habituellement plus objets de controverses que de consensus.

La **SOLIDARITE**, c'est l'un des fondements de notre Association ; avec l'**AMITIE**, leurs existences et l'attachement unanime que leur témoignent les adhérents constituent probablement aujourd'hui et plus encore demain les seules raisons de survie de l'**ACTIF**. Pour brutale qu'elle peut paraître, cette vérité qui s'est inexorablement affirmée ces dernières années est face à nous car il faut bien se rendre à l'évidence que l'époque où la capacité de mobilisation de l'**ACTIF** au sein de ses différentes instances légitimait sa « revendication » de **FORCE de PROPOSITION et d'ALERTE** d'une population professionnelle est hélas révolue. Cette perte d'identité a ainsi amené le **COMITÉ NATIONAL** à décliner à l'automne dernier, la sollicitation d'un de ses membres pour adhérer au Syndicat des initiatives mis en place par la Direction de l'Entreprise, réseau interne de personnes et d'associations qui anime des espaces d'échanges sur des thèmes au cœur du fonctionnement et de l'avenir de l'entreprise.

Puisque **2004** a confirmé que le seul activisme du cercle restreint des membres du **COMITÉ NATIONAL** ne peut plus préserver le fonctionnement actuel de l'**ACTIF** – la non parution de notre bulletin à la rentrée est une illustration concrète de la limite à laquelle n'échappe pas même la meilleure volonté des plus assidus au premier desquels notre Directeur de la Publication –,

alors **2005** se doit de voir s'affirmer un **ACTIF** différent au plus proche de ce qui semble être désormais perçu comme les uniques attentes de ses membres. Aussi, je forme le vœu que le **COMITÉ NATIONAL**, en étroite collaboration avec les Conseils d'Administration des secteurs, et les Correspondants des Honoraires, puisse conduire cette incontournable démarche d'évolution, en espérant que cette dernière sache susciter et recueillir un minimum d'investissement auprès du plus grand nombre d'entre nous eu égard aux enjeux qui y sont associés.

Et l'**INFRASTRUCTURE** ? pour **2004** je vous renvoie au conte – « *histoire hors de l'ordinaire, pour ne pas dire extraordinaire* » – qui constitue l'éditorial de ce numéro. Chacun en fera la lecture que bon lui semblera en fonction de son vécu, de son quotidien, de ... en se souvenant que « *tous les jours des trains roulent, par tous les temps avec de moins en moins de cheminots au bord des voies et qu'il convient donc de rester vigilant sur les fondements d'un métier, celui de la maintenance des infrastructures ferroviaires* » (merci à **JPB** pour ce commentaire).

2005 verra-t-elle s'affirmer le slogan de sa 2^{ème} Convention ? « *Activité INFRA, une activité d'avenir au cœur de l'entreprise* ». C'est bien le moindre des maux que l'on peut souhaiter à cette Activité, et, aux hommes et femmes de l'Équipement qui s'y dévouent loin de l'imaginaire.

Le Président du **COMITÉ NATIONAL**

PATRICK LEMESLE



PROCÈS VERBAL DE LA RÉUNION DU COMITÉ NATIONAL DE L'ACTIF DU 06 Février 2004 À PARIS-SAINT-LAZARE



Membres présents :

ATL : Thierry CONTE, Pascal OGER (partiellement), Patrick LEMESLE
NE : Yves MICHEL
SE : Jean-Michel FROMENT, Daniel GOUNELLE, Philippe BALSON

Directeur de la Publication : Jean-Michel FROMENT

Membres excusés :

ATL : Christine RIQUIER

Cette réunion s'est tenue sous forme d'audioconférence.

I) APPROBATION DU P.V. DE LA RÉUNION DU COMITÉ NATIONAL DU 27 JUIN 2003.

Le procès-verbal est approuvé sans observations.

II) DÉROULEMENT DE L'ORDRE DU JOUR.

1 - Élection du Président du COMITÉ NATIONAL (C.N.).

Conformément aux dispositions de l'article 2 du règlement du Comité National, les A.C.T.I.F sont représentés ce jour par :

ACTIF ATLANTIQUE :

- Président : Thierry CONTE
- Élu du CA : Pascal OGER

ACTIF NORD-EST :

- Président : représenté par Yves MICHEL

ACTIF SUD-EST :

- Président : Daniel GOUNELLE
- Élu du CA : Philippe BALSON
- Adhérent : Jean-Michel FROMENT

Bien qu'il ait indiqué lors de sa dernière élection en novembre 2001 qu'il souhaitait clore avec ce mandat une présidence de 6 années à la tête du Comité National, Patrick LEMESLE informe le Comité que le contexte de crise « existentielle » que traverse actuellement l'Association le motive pour accepter un nouveau mandat si les membres présents le souhaitent et dans l'hypothèse où il n'y aurait pas d'autres candidatures.

Les ACTIF NORD-EST et SUD-EST ayant indiqué qu'elles n'avaient pas de candidatures à soumettre, l'ACTIF ATLANTIQUE propose, conformément aux dispositions de l'article 3 du règlement, la candidature

de Patrick LEMESLE à la présidence du Comité National, celui-ci ayant fait connaître qu'il était prêt à accepter un nouveau mandat à défaut d'autres candidatures déclarées.

A l'unanimité, Patrick LEMESLE est réélu Président du Comité National à compter du 6 février 2004 et ce jusqu'à la dernière réunion du Comité National de l'année 2004.

2 - Plan d'Actions 2004

Patrick LEMESLE rappelle les orientations arrêtées dans le cadre du Plan d'actions 2003 dans le prolongement du plan d'actions 2002, à savoir la poursuite de l'information des adhérents autour des thèmes sensibles de leurs métiers en sollicitant si nécessaires des rencontres auprès de responsables de l'Activité INFRA, et le renforcement de la communication sur notre Association, ses ambitions et ses valeurs.

Concernant le thème du renforcement de la communication sur notre association et de la question de l'évolution/adaptation de ses structures, et s'appuyant en cela sur les échanges tenus lors de ses réunions, le Comité National a décidé d'engager une triple réflexion autour :

- de la **remotivation des actuels adhérents** actifs sur la dimension professionnelle « force de proposition » de l'Association,
- de l'**extension du périmètre des agents actifs** pouvant prétendre à être admis au sein de l'Association,
- d'une **réorganisation structurelle de l'Association** (structure unique gommant les secteurs ? autre ?).

Concernant le thème de l'information des adhérents autour des sujets sensibles de leurs métiers, ce plan d'actions 2003 s'est traduit très concrètement dans les faits par la tenue le 13 février 2003 d'une rencontre sollicitée auprès de Jacques COUVERT, un échange consacré pour l'essentiel à un retour d'expérience sur le projet « Mise en place des Dirigeants de Proximité (DPX) au sein de l'Equipement » dont l'ACTIF avait fait le constat quelque peu « alarmant » que les conditions effectives de mise en œuvre appelaient à sons sens des explications et des assurances (*le compte-rendu de cette rencontre est paru dans le bulletin n° 268*).

Compte tenu du constat présenté précédemment, le Président propose au COMITÉ NA-

TIONAL de poursuivre en 2004 le Plan d'Actions 2003 mobilisé autour du **traitement de la question de la pérennité de notre Association** et de la **démarche d'information des adhérents** autour de thèmes professionnels qui leur sont sensibles en sollicitant si nécessaire de pouvoir rencontrer des responsables de l'Activité INFRASTRUCTURE, voire de l'ENTREPRISE.

Le Comité National approuve ce Plan d'actions 2004 proposé par le Président.

3 - Fonctionnement 2004

3a - Fonctionnement de l'ACTIF.

Les différents secteurs rapportent les dernières évolutions de leurs organisations internes et précisent le calendrier de leurs diverses réunions statutaires et manifestations :

➤ ACTIF ATLANTIQUE : Thierry CONTE indique que le Conseil d'Administration du 9 janvier 2004 à Tours l'a reconduit dans ses fonctions de Président, de même que Thierry SALMON et Pascal OGER dans leurs fonctions de Secrétaire Général et Trésorier Général.

En terme de calendrier, il a été fixé :

- Conseil d'Administration : les 19/03 à Paris et 11/06 à Toulouse ;
- WE familial : les 18 et 19/09 à Toulouse ;
- Assemblée Générale : le 08/10 à Tours.

➤ ACTIF NORD-EST : Christine RIQUIER indique qu'en terme de calendrier, il a été fixé :

- Conseil d'Administration : le 30/01 et fin mars au cours duquel il sera procédé à l'élection du bureau du CA ;
- WE familial : les 8 et 9/05 à Reims ;
- Assemblée Générale : le 30/01 jumelée avec le CA du même jour. En 2005, l'AG se tiendra lors du WE familial.

➤ ACTIF SUD-EST : Daniel GOUNELLE indique que le Conseil d'Administration du 22 novembre 2003 l'a reconduit dans ses fonctions de Président ainsi que Jacques CASANOVA 1^{er} vice-président, Jean-Michel FROMENT 2^{ème} vice-président, Philippe BALSON secrétaire, Patrick BOUVARD trésorier et Dominique DOUENCE trésorier adjoint.



En terme de calendrier, il a été fixé :

- Conseil d'Administration : tenu le 23/01 et prévu les 18/06 et 20/11 à
- WE familial : les 2 et 3 octobre sur la région de Montpellier ;
- Assemblée Générale : le 15/05 à Lyon.

Lors du CA du 23/01, il a été présenté un projet de refonte des statuts de l'ACTIF SUD-EST dont les principales évolutions portent sur :

- une actualisation des différents appellations,
- un élargissement de la population pouvant y adhérer.

Ce projet doit être soumis au vote de l'Assemblée Générale prévue le 15/05

L'ACTIF SUD-EST propose d'adresser aux présidents du Comité National et des secteurs ATLANTIQUE et NORD-EST ce projet de nouveaux statuts.

Dans ce même registre, l'ACTIF NORD-EST indique qu'il a procédé en novembre 2003 à une nouvelle modification de ces statuts afin de les mettre en conformité administrative et de les adapter avec l'organisation de la disponibilité ; il se propose de faire adresser par son trésorier Laurent DELOY aux présidents du Comité National et des secteurs ATLANTIQUE et SUD-EST copie de ses statuts. Il n'existe pas de Règlement intérieur.

3b - Fonctionnement du COMITÉ NATIONAL.

Au regard des calendriers précédemment exposés, il est convenu que le Comité National se réunira à Paris

- le **2 avril** à partir de 12h00 (déjeuner pris en commun) ;
- le **15 octobre** (à confirmer),
- le **3 décembre** (à confirmer).

III) GESTION DU BULLETIN

■ **Bulletin n°268.**

La diffusion de ce bulletin, pour la première fois pour la nouvelle société de routage, s'est correctement déroulée durant le mois de juillet 2003.

■ **Bulletin n°269.**

La diffusion de ce bulletin par la société de routage, comptant 32 pages, a débuté le 29/01 pour des premières réceptions auprès des adhérents attendues dans le courant de la semaine 06.

■ **Bulletin n°270.**

Le contenu de la rubrique « Dernière minute » du bulletin n°269 n'a pas manqué de faire réagir adhérents, voire non adhérents et dirigeants de l'entreprise. Il en ressort une proposition collégiale du Comité National, s'inscrivant dans une volonté de mieux faire connaître l'ACTIF, d'adres-

ser dans un 1^{er} temps deux exemplaires de ce bulletin à chaque DET d'EVEN (105), cet envoi étant accompagné d'un courrier du Comité National explicitant cette démarche.

L'« ambition » particulière dévolue à ce bulletin suppose un titre « accrocheur » et un éditorial de circonstance du Comité National, qui pourrait être décliné par chaque secteur en introduction des pages lui étant dédiées.

Pour une parution souhaitée à mi-juin, il faut retenir une date de remise à l'imprimeur au 1^{er} juin ; ceci suppose de façon optimale que Jean-Michel FROMENT dispose de l'ensemble des articles début mai (le 15 mai constituant une date limite par exception).

Hors les compte-rendus des diverses réunions statutaires des différents secteurs, les articles potentiellement en banque sont :

- les travaux de rénovation de la gare Saint Lazare (P. Lemesle),
- le Relevé d'aptitude (une communication de M. HARA de la Direction des Ressources Humaines (P. Lemesle),
- L'évaluation des risques professionnels (une communication de la région de Paris Saint Lazare (P. Lemesle),
- l'automate CHARLIE (T. Conte)
- un article sur le meulage (relancer P. DURR du NE).

■ **Mise à jour des fichiers adhérents « Honoraires ».**

Le Comité National retient le principe exposé par l'ACTIF SUD-EST, à savoir que chaque secteur établit 2 fichiers distincts, un fichier des « actifs » et un fichier des « honoraires », les mises à jour de ces fichiers étant effectuées par les trésoriers de chaque secteur ou les correspondants des honoraires pour le second.

Il appartient ensuite à chaque trésorier de secteur de s'assurer qu'il n'y ait pas de doublon entre ces fichiers, notamment lors de la cessation d'activité professionnelle d'un adhérent.

En réponse à la demande spécifique de Christine ANSELIN de l'ACTIF NORD-EST, Jean-Michel FROMENT adresse à Yves MICHEL le fichier correspondant.

■ **Bilan financier 2003.**

Le Directeur de la Publication a adressé aux présidents du Comité National et des secteurs le bilan financier de l'exercice 2003 portant sur la confection et la diffusion des bulletins n° 267 et 268. Ce bilan n'appelle pas d'observations.

Les éléments de coût du bulletin n°269 ainsi que les appels de fonds pour le bulletin n°270 seront adressés par Jean-michel FROMENT aux présidents et trésoriers des secteurs d'ici la fin du mois de février.

■ **Trésorerie.**

Jean-Michel FROMENT se propose de réexaminer les conditions, contraintes et obligations légales relativement à l'insertion d'encarts publicitaires dans le bulletin.

IV) PROPOSITION D'UN ANNUAIRE UNIQUE ACTIF.

Patrick LEMESLE commente les documents de la Sté LEACOM qu'il a préalablement à cette réunion adressés aux participants.

Il s'agit entre autres du premier « jet » d'un projet de convention entre l'ACTIF et LEACOM à laquelle il serait confié l'édition et l'impression d'un annuaire unique de l'ACTIF, cette société supportant financièrement la totalité des coûts de réalisation de ce dernier, compris la prise en charge des contacts avec l'ensemble des annonceurs.

Lors d'un premier entretien en janvier dernier, Patrick LEMESLE a souligné l'importance fondamentale de la contribution apportée par le biais des annonceurs de chacun des 3 annuaires de secteur au financement des journées familiales organisées traditionnellement chaque année par ces entités ; dès lors, la persistance de ce mécanisme constituerait de facto une exigence de l'Association stipulée dans une éventuelle convention.

La Sté LEACOM a indiqué que cette requête était tout à fait accessible et possible.

Il ressort des échanges menés au sein du Comité National que le projet de convention remis demande à être substantiellement complété en matière de garantie des revenus reversés à l'ACTIF et en matière de limites de « comportement » dans le démarchage des entreprises.

En conclusion, le Comité National missionne Patrick LEMESLE, assisté d'un ou plusieurs représentants des secteurs, pour rencontrer prochainement la Sté LEACOM afin d'examiner plus précisément les modalités d'une possible collaboration.

L'ordre du jour étant épuisé, Patrick LEMESLE lève la séance à 16 h 30.

La prochaine réunion du COMITÉ NATIONAL aura lieu à :

Paris le 2 avril 2004 à 12 h 00 (déjeuner pris en commun)

Le Président

Patrick LEMESLE



DOSSIER : La SNCF et la déontologie

Dans le numéro 269, nous vous avons présenté un dossier sur la Justice. Dans ce numéro, nous relient les informations qui ont pu vous faire découvrir... ou redécouvrir la Justice, avec la présentation du Code de Déontologie SNCF.

Depuis Février 2004, chaque agent de la SNCF a reçu un exemplaire du code de déontologie de la SNCF. Ce document, conçu comme un guide pratique, doit aider chacun à adopter la bonne attitude dans un certain nombre de situations :

- lors des déplacements en train,
- en société, lorsque la SNCF est sujet de débat,
- dans l'exercice des missions professionnelles.

Le code de déontologie est, plus largement, la concrétisation de la démarche déontologique de la SNCF qui a été animée par le Contrôle Général, créé en 1998 par Louis Gallois avec trois missions :

- la promotion des principes de déontologie dans l'entreprise par l'actualisation et la diffusion du code de déontologie ;
- des interventions préventives sur des secteurs identifiés comme présentant des risques forts de dérive ou d'atteinte aux intérêts de l'entreprise, dans le but de prévenir ou d'avertir ;
- des investigations et des enquêtes sur des dossiers de malversation et/ou de corruption supposées (recherche des responsabilités individuelles, préconisations, ...).

EN RÉSUMÉ

Le code de déontologie de la SNCF a été diffusé à chacun dans l'entreprise pour nous aider à adopter la bonne attitude, notamment lors de nos déplacements en train, dans l'exercice de nos missions professionnelles ou en société, lorsque la SNCF est sujet de débat. Conçu comme un guide pratique, avec des exemples simples et concrets, **le code de déontologie rassemble les règles de comportement que tout cheminot doit respecter.** Depuis plusieurs années, la SNCF, au travers de son Projet industriel, travaille à devenir une entreprise de service public à la dimension de l'Europe et à être la référence européenne en la matière. Chacun d'entre nous, en adoptant un comportement irréprochable, en étant respectueux de ses collègues et de son entreprise, en s'efforçant d'être efficace et responsable dans son métier, participe à la réussite du Projet Industriel et à la construction de l'image d'une SNCF exemplaire.

QUELQUES EXEMPLES DE QUESTIONS / RÉPONSES DANS LE CADRE DE LA DÉONTOLOGIE :

La déontologie, c'est pour les chefs : les agents qui ne gèrent pas d'argent dans leur vie professionnelle ne sont pas concernés !

Il est vrai que, quand on évoque les dysfonctionnements en matière de déontologie, on cite le plus souvent les détournements d'argent, les commissions plus ou moins légales sur certains marchés ou de manière plus générale, "les affaires", comme les nomment les médias. Pourtant, respecter ses collègues, faire son travail avec rigueur, prendre position pour défendre la SNCF quand elle est attaquée, ... sont autant d'actions qui font également partie de la déontologie. Le bon sens, la conscience professionnelle et la fierté d'appartenir à la SNCF concernent chacun de nous !

Pourquoi rééditer le code et le diffuser à tout le monde ? La situation est-elle inquiétante ?

Il n'y a pas d'indicateurs ou de mesures permettant de déterminer de manière significative s'il y a plus ou moins de dérives qu'auparavant à la SNCF. Mais il est important de rappeler les situations ambiguës auxquelles nous pouvons tous être confrontés, quels que soient notre fonction ou notre grade, et de donner les règles à adopter quand on a un doute. La remise à chaque agent d'un exemplaire du code de déontologie peut être pour lui l'occasion soit de découvrir certains risques qu'il n'avait pas imaginés, soit de réaliser que certaines pratiques sont clairement répréhensibles. La réédition (réalisée au 1er Semestre 2004) et la diffusion générale du code doivent donc favoriser une large prise de conscience dans l'entreprise.

C'est encore un moyen pour tuer l'esprit cheminot en s'attaquant à des traditions de toujours...

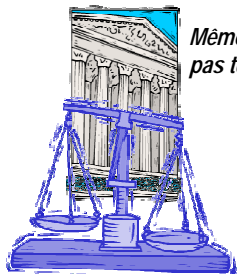
Si les traditions en question sont illégales ou contraires aux règlements, il faut y remédier rapidement, même si certaines habitudes sont tellement anciennes dans l'entreprise que, de bonne foi, on n'imagine pas qu'elles sont irrégulières. Le code de déontologie est en l'occurrence une bonne occasion de faire le point : vendre du matériel de l'entreprise sans autorisation, privilégier certains fournisseurs plus « compréhensifs » que d'autres, utiliser des véhicules de service à titre personnel, favoriser les collègues au détriment des clients, ... ne sont pas des comportements autorisés ni des "traditions" dont l'esprit cheminot peut être particulièrement fier.





On sait bien qu'il y a des services qui "profitent plus du système" que d'autres

Il est toujours facile de rejeter la faute sur les autres. Quoi qu'il se passe dans l'équipe ou l'établissement d'à côté, ce n'est pas une raison pour ne pas faire le point sur les pratiques de notre entité. De bonne ou de mauvaise foi, on a pu laisser s'installer des habitudes en marge du règlement et c'est là l'occasion de remettre un peu d'ordre. Enfin, savoir que l'on agit dans les règles, que l'on est fidèle et honnête vis-à-vis de son entreprise est rassurant et valorisant.



Même si je savais qu'il se passe des choses pas nettes, je n'irai pas faire de la délation auprès des chefs qui, d'ailleurs, ne sont pas tous irréprochables...

Alerter sur des comportements incorrects n'est pas de la délation mais relève de la responsabilité de chacun vis-à-vis de l'entreprise ainsi que de sa morale personnelle. Ainsi, fermer les yeux est rarement confortable, mais toujours dévalorisant ne serait-ce qu'à l'égard de soi-même. Sans parler du fait que l'on peut être considéré comme complice ou solidaire de certains faits illicites lorsque l'on ne les signale pas. Par ailleurs, si la hiérarchie semble soit impliquée, soit ne pas faire suivre l'alerte, il est toujours possible de s'adresser à un niveau supérieur voire au Contrôle Général. Il faut avoir conscience que cacher les agissements de quelques uns c'est prendre des risques de répercussions pour soi, pour la SNCF et pour l'image du service public.

Ce code donne même des consignes pour notre attitude à l'extérieur de la SNCF alors que c'est notre vie privée !

Quand nous voyageons en train à titre privé, nous gardons malgré tout un lien avec l'entreprise ne serait-ce que parce que nous bénéficions des facilités de circulation. C'est à ce titre que le code de déontologie rappelle les bonnes règles de voyage en train à titre professionnel et privé : respect des règles d'utilisation des facilités de circulations, respect des collègues au travail, discrétion vis-à-vis des autres voyageurs quant à nos avis sur la SNCF et les pouvoirs publics.

De manière générale, dans notre vie privée, certaines informations concernant la SNCF (savoir-faire, incidents, événements, chiffres comptables) n'ont pas à être révélées notamment parce qu'elles risquent soit d'être mal interprétées, soit d'être utilisées à mauvais escient.

Sources : dossier de communication N°4—Direction de la Communication SNCF

Actualités



INFORMATION TRES IMPORTANTE

Vous n'êtes pas sans savoir que l'**année 2004** a vu la parution d'une nouvelle version du Nouveau Code de Déontologie qui nous a été adressé à tous. **L'ACTIF**, grâce au dossier ci-avant a tenu à en rappeler la teneur. Cette même année a été marquée par des enquêtes internes diligentées par le Contrôle Général (interrogatoire par la SUGE, conseil de discipline, plaintes déposées, ..).

Ces enquêtes, sur des pratiques anciennes et courantes à l'époque dans nos anciennes brigades, circonscriptions, sections et districts, se sont conclues par l'engagement de procédures disciplinaires d'une extrême sévérité assorties d'un prononcé de sanctions très lourdes pour certains de nos collègues : du dernier avertissement ... à la radiation.

A l'orée de **2005**, le déroulement de ces enquêtes internes se traduit par des convocations et des poursuites judiciaires, avec premières réquisitions et décisions (mise en détention préventive à défaut de paiement d'une caution de 6 mois de salaire environ) que nous n'aurions jamais imaginées, tout cela sans présager du futur.

L'ACTIF ne saurait donc assez vous mettre en garde dans votre gestion quotidienne, tout particulièrement s'il s'agit d'assurer le soutien logistique de moments conviviaux et amicaux avec vos agents, ou de méthodes détournées pour se procurer de l'outillage ou autre matériel ...

Certaines pratiques dûment connues et acceptées jusqu'alors par la chaîne hiérarchique, ne sont plus tolérées, sans pour autant avoir fait l'objet d'une communication **significative** de notre Entreprise.

L'ACTIF, dans son rôle d'association d'alerte et de défense de nos professions, se doit de vous mettre en garde et de provoquer chez chacun de nous une réflexion, et conséquemment le cas échéant une correction de comportement qui évitera à coup sûr, d'éventuels moments très, très difficiles.



Les enquêtes ci-avant évoquées, les suites internes qui leur ont été déjà données, les poursuites externes engagées et les condamnations qui risquent fort de s'ensuivre de ces dernières à l'encontre de certains de nos confrères et collègues, voire amis, n'ont pas manqué de faire réagir au sein de l'ACTIF et de l'entreprise. Pour difficile qu'est le positionnement adéquat à adopter et la présentation à en faire pour une Association comme la nôtre, nous tenons à vous faire part d'au moins l'une des réactions écrites reçue de l'un de nos anciens adhérents car celle-ci nous amène à réfléchir aux actions à mettre en œuvre (au delà de la simple diffusion du Code de Déontologie) pour que de telles situations ne se produisent plus à l'avenir...

UN NAUFRAGE PROGRAMME

La nouvelle fait le tour des établissements et des États Majors : on a découvert un réseau de vol organisé de matériels ferroviaires sur une Région.

La Direction, jusqu'au plus haut niveau est scandalisée, les sanctions seront exemplaires, il faut éradiquer le mal rapidement en jetant les contrevenants dehors.

Pardonnez-moi, mais ça me rappelle certains épisodes peu glorieux de la guerre 14/18 : *fusillons pour l'exemple !*

A-t-on seulement essayé de se demander comment une dérive aussi pernicieuse avait pu se perpétuer et apparaître, pour tout un ensemble d'équipes de base et leur encadrement, comme une tradition non répréhensible et tolérée, ou volontairement ignorée (voire tacitement couverte).

Tout d'abord que les choses soient claires, il n'est pas question de ne pas sanctionner ceux qui en ont profité à titre personnel : ceux là doivent payer leur malhonnêteté à un taux en rapport avec leur faute, surtout s'il y a récidive.

Mais, s'est-on donné les moyens de maintenir dans nos structures les bonnes règles de gestion et l'assistance nécessaire à ceux qui sont confrontés aux dangers permanents de la corruption, ou, plus particulièrement à la base, aux vieilles habitudes des menues récupérations héritées des comportements de guerre et d'après guerre, dans les équipes comme dans les ateliers, dans les entreprises de tous poils comme dans les administrations ; vieilles habitudes bien enracinées qui, au début aidaient à vivre, mais à la longue, ont banalisé le larcin : car il ne s'agissait, dans la plupart des cas, que de petites choses ou de matériaux non récupérables pour la société ou qui ne l'auraient été qu'à un coût absolument prohibitif.

J'ai bien connu et été confronté à ces problèmes dans les années 50, au dépôt et aux ateliers, puis ensuite à l'Équipe Nord quand j'ai pris un poste important avec un gros triage en 1969. Les tentateurs se faisaient pressants et les faibles s'y sont quelquefois brûlé les ailes. Mais nous disposions alors d'une aide irremplaçable : le contrôle comptable et les inventaires wagons et matériaux ainsi que celle des collègues plus anciens et foncièrement plus honnêtes. Ceux qui se laissaient corrompre le faisaient en connaissance de cause et étaient sévèrement sanctionnés.

Pourquoi a-t-on délibérément supprimé ces services ? pourquoi a-t-on décidé " de réduire à quasi-néant le rôle de métreur des chefs d'unité ? pourquoi a-t-on admis d'accepter les yeux quasi fermés, les factures d'entreprises ? On a louablement élaboré un code de déontologie mais où en sont les prolongements pédagogiques ?

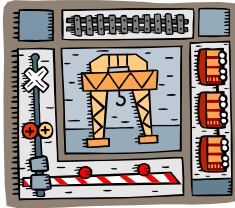
La nature humaine est fragile et personne n'est parfait. Si la chaîne des soutiens est rompue délibérément et si rien n'est mis en place pour aider ceux qui ont la lourde responsabilité de gérer les inévitables compromis de la vie active des chantiers, ne vous étonnez pas de la dérive.

Plutôt que d'aider, la hiérarchie s'est découvert un moyen commode de décentraliser en cascade sa responsabilité par contrat : ça n'est sûrement pas ce qu'attendait la base qui oeuvre jour après jour, dans des conditions quelquefois pénibles, pour garantir la fiabilité du réseau ferré.

Le maintien d'un bon niveau de probité passe par le contact permanent et la participation à la vie des équipes et des unités.

Est ce que ce contact existe encore ? non dans la plupart des cas. L'encadrement est mangé par la paperasse et les unités plus ou moins abandonnées à toutes les dérives morales qui entachent les temps modernes à tous les niveaux.

Quand on a œuvré plus de quarante années dans un métier et une entreprise exceptionnels, ce constat est hélas déprimant mais de grâce, restons justes et ne punissons pas pour l'exemple quand on n'a pas su prévoir et mettre en place les conditions de contenir les fautes.



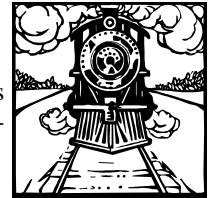
→ Technique : Les normes d'écartements ...

... et les chemins de fers américains.

La distance standard entre 2 rails de chemin de fer aux US est de 4 pieds et 8,5 pouces.
C'est un chiffre particulièrement bizarre.

Pourquoi cet écartement a-t-il été retenu ?

Parce que les chemins de fer US ont été construits de la même façon qu'en Angleterre, par des ingénieurs anglais expatriés, qui ont pensé que c'était une bonne idée car ça permettait également d'utiliser des locomotives anglaises.



Pourquoi les Anglais ont construit les leurs comme cela ?

Parce que les premières lignes de chemin de fer furent construites par les mêmes ingénieurs qui construisirent les tramways, et que cet écartement était alors utilisé.

Pourquoi ont-ils utilisé cet écartement ?

Parce que les personnes qui construisaient les tramways étaient les mêmes qui construisaient les chariots et qu'ils ont utilisé les mêmes méthodes et les mêmes outils.

Alors, pourquoi les chariots utilisent un tel écartement ?

Et bien, parce que partout en Europe et en Angleterre les routes avaient déjà des ornières et un espacement différent aurait causé la rupture de l'essieu du chariot.

Donc, pourquoi ces routes présentaient-elles des ornières ainsi espacées ?

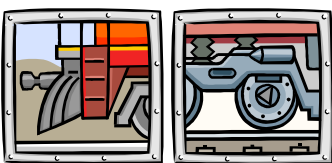
Les premières grandes routes en Europe ont été construites par l'empire Romain pour accélérer le déploiement des légions Romaines.

Pourquoi les Romains ont ils retenu cette dimension?

Parce que les premiers chariots étaient des chariots de guerre Romains. Ces chariots étaient tirés par deux chevaux. Ces chevaux galopèrent côte à côte et devaient être espacés suffisamment pour ne pas se gêner. Afin d'assurer une meilleure stabilité du chariot, les roues ne devaient pas se trouver dans la continuité des empreintes de sabots laissées par les chevaux, et ne pas se trouver trop espacées pour ne pas causer d'accident lors du croisement de deux chariots.

Nous avons donc maintenant la réponse à notre question d'origine :

L'espacement des rails US (4 pieds et 8 pouces et demi) s'explique parce que 2000 ans auparavant, sur un autre continent, les chariots Romains étaient construits en fonction de la dimension de l'arrière-train des chevaux de guerre. Et maintenant, la cerise sur le gâteau...



Il y a une extension intéressante de cette histoire concernant l'espacement des rails et l'arrière-train des chevaux.

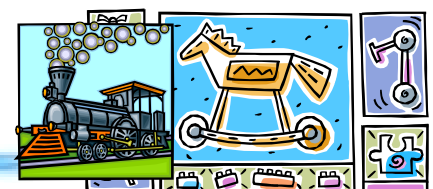
Quand nous regardons la navette spatiale américaine sur son pas de tir, nous pouvons remarquer les deux réservoirs additionnels attachés au réservoir principal. La société THIOKOL fabrique ces réservoirs additionnels dans leur usine de l'UTAH. Les ingénieurs qui les ont conçus auraient bien aimé les faire un peu plus larges, mais ces réservoirs devaient être expédiés par train jusqu'au site de lancement. La ligne de chemin de fer entre l'usine et Cap

Canaveral emprunte un tunnel sous les montagnes rocheuses. Les réservoirs additionnels devaient pouvoir passer sous ce tunnel. Le tunnel est légèrement plus large que la voie de chemin de fer, et la voie de chemin de fer est à peu près aussi large que les arrières-train de deux chevaux...

Conclusion :

Une contrainte de conception du moyen de transport le plus avancé au monde est la largeur d'un cul de cheval ...

Qui a parlé du poids de l'histoire?





2005

Les VŒUX DU PRESIDENT

2004 !!!!

Une fois de plus déçu de n'avoir pu animer, des espaces d'échanges qui semblaient nécessaires faute d'intervenants motivés et disponibles.

Un paradoxe celui d'élaborer un ordre du jour qui rassemble, et provoque l'engagement, quand pourtant tant de sujets sensibles continuent de nous entourer.

La mobilisation est de plus en plus difficile, le temps manque, les sujets d'actualité de l'Entreprise sont évoqués en interne, effleurés devrais-je écrire...

Que pourraient-être pour **2005** les sujets d'actualité de l'ACTIF que la « Grande Maison » se garde d'aborder ?

- Le CAP et ses limites ? S'il est certes important de connaître ses coûts unitaires de production et de maîtriser un budget alloué, est-il responsable de ne pas traiter des installations qui le nécessitent alors que la main d'œuvre qualifiée reste sur la touche, faute de personnel pour lui donner du grain à moudre ou en assurer la sécurité ? ou encore parce qu'on risque de dépasser le nombre d'UOP accordées ?
- La maintenance oubliée, qui génère des travaux, dits d'entretien en urgence, au mépris de toutes les règles économiques, favorisant les « loupés » d'organisation qui peuvent conduire à un nombre astronomique de journées de production perdues et à une baisse de qualité de nos prestations.
- La mise en place au plus près du terrain de gens inexpérimentés qu'il ne faut pas tenir pour responsables de mauvais choix ou de pauvre management, parce qu'on ne leur a pas donné le temps d'apprendre, d'intégrer, d'assimiler des métiers qui ont pour unique fondement l'Expérience. Était-il utile d'ajouter à leurs difficultés l'appauvrissement des soutiens techniques qui leur sont indispensables en supprimant les examens d'accès à la maîtrise ?
- Et d'autres qui ne peuvent s'écrire...

Cette liste n'est pas exhaustive et dans le rôle (aujourd'hui peu significatif) de vous représenter, je refuse d'assumer le monopole des idées de débats. Cependant au travers de cette dernière, j'espère inspirer un nouveau souffle et veux insister sur le vaste espace d'échange qui existe pour NOUS, membres de l'ACTIF ; je souhaite qu'en cette nouvelle année nos réunions de secteurs régionaux et nos Conseils d'Administration rassemblent davantage d'adhérents pour ne plus glisser vers des conversations à bâtons rompus qui n'appellent pas de comptes-rendus.

Ainsi, le temps que nous pourrions y consacrer ne serait certainement pas être vain.

Enfin, je souhaite à chacun et chacune, à vos familles, à vos enfants une excellente année **2005**, particulièrement à ceux pour qui 2004 a pu être une année douloureuse. Il reste toujours une lueur, parfois indécelable, qui peut tarder à se laisser découvrir, mais qui mérite d'être cherchée, attendue...

Tant d'étoiles nous ont été brillamment présentées et offertes à Toulouse...



Thierry **CONTE**



Voyage des ACTIF / Honoraires ex Sud-Ouest En Touraine,

Sortie 2003.

Notre escapade annuelle nous a permis de visiter Tours et plusieurs autres sites répartis le long des vallées du Cher, de l'Indre et bien sûr de la Loire. Ce sont mes amis Jeannine et Philippe JOUVEAU qui, durant de longs mois, ont sillonné la région afin de peaufiner le projet de visite qu'ils nous avaient suggéré. Un grand merci à eux qui ont fait preuve de beaucoup de professionnalisme, bien qu'ils furent confrontés au peu d'enthousiasme manifesté par les hôteliers – restaurateurs locaux.

Lundi 8 septembre 2003

L'accueil des participants a lieu en gare de Saint-Pierre-des-Corps entre 13h30 et 15h00. Après les effusions habituelles et le bref échange de quelques nouvelles, tout le monde prend place dans le car qui, sous l'ondée, se dirige vers Tours. Le trajet nous permet d'avoir un rapide aperçu de quelques monuments renommés de la première ville du Val de Loire : l'imposante façade de l'hôtel de ville, la gare dessinée par Victor LALOUX et construite de 1898 à 1904, le palais de justice, la « casquette » de Nouvel, Le Vinci, poupe de car-ferry de cristal abritant le centre international de congrès. Puis c'est la visite du Musée du compagnonnage, rue Nationale. Fondé à l'initiative de la ville de Tours, ce musée, unique au monde, aménagé dans la salle de l'Hospitalité (XI^e siècle) et dans le dortoir des moines (XVI^e siècle), au dessus de la salle capitulaire de l'abbaye Saint-Julien, retrace l'histoire, les coutumes et les techniques de ces associations de formation et de défense des artisans. Nous sommes répartis en deux groupes. Notre guide nous gratifie d'un exposé très documenté sur les origines légendaires, l'histoire très ancienne, la raison d'être des chefs d'œuvre, les institutions du compagnonnage et son évolution jusqu'à nos jours. À noter que le mot compagnon (de compagnie) signifie « celui avec qui on partage son pain ». Selon une tradition, le compagnonnage se serait constitué lors de la construction du temple de Jérusalem, dix siècles avant JC. Ses trois fondateurs seraient les maîtres du Temple : Maître Jacques (tailleur de pierre), le père Soubise (charpentier) et l'architecte du roi Salomon Hiram. Pourtant, les premières traces du compagnonnage ne remontent pas en deçà du XV^e siècle, mais, sans doute, s'est-il organisé plus tôt, lors de la construction des cathédrales. Trois sociétés regroupent le compagnonnage d'aujourd'hui : l'Union Compagnonnique des Devoirs Unis, fondée en 1889, l'Association Ouvrière des Compagnons du Devoir, créée en 1941 et la Fédération Compagnonnique des Métiers du Bâtiment, datant de 1953. La visite libre permet à chacun d'apprécier de nombreuses pièces prêtées par tous les sièges des trois associations : chefs d'œuvre de prestige, de récep-

tion d'apprentis et de compagnons de tous les corps de métier. La qualité des œuvres et les documents historiques sont remarquables et témoignent du savoir et de l'habileté des membres de ce mouvement original. Il présente certaines analogies mais aussi des différences avec la Franc-Maçonnerie. Après deux heures très instructives, nous regagnons le car qui doit nous conduire à notre hôtel.

Au passage, nous apercevons le pont Wilson, pont de pierre construit au XVIII^e siècle, qui enjambe la Loire sur 434m et qui dût subir une importante restauration à la suite de l'effondrement de trois voûtes en 1978. Puis nous apercevons le pont suspendu de Saint Symphorien, dit pont de fil, interdit aux véhicules.

Arrivée à l'hôtel AFITEL à Chambray-Lès-Tours, blotti dans un cadre de verdure. Pot de bienvenue à 19h30, puis dîner, précédé d'un exposé de notre président, J. J. Durand, qui nous renouvelle ses vœux de bienvenue et nous informe sur la vie de l'amicale (baisse des effectifs : 65 en 2003 pour 70 en 2002).

Mardi 9 septembre 2003

Après le petit déjeuner très matinal, notre chauffeur Didier est aux commandes dès 8h00, pour nous conduire à Saché. Avant de quitter l'hôtel, nous apprenons que Robert et Janine BOUET souhaitent, pour des raisons personnelles, regagner Toulouse au plus vite. Ce qui me vaut l'insigne privilège de rédiger le présent compte-rendu. Nous quittons Tours en direction du Sud et la vallée de l'Indre. À Monts, village à 10km de Saché, nous apercevons, sur notre droite, le château où eut lieu « le mariage du siècle » le 3 Juin 1937. En effet, le duc de Windsor, ex-roi d'Angleterre et ex-empereur des Indes, y épousa Wallis Simpson, roturière américaine divorcée, pour laquelle il dût renoncer au trône la même année.

Dès 9h00, nous parvenons à Saché. Sur la place du village, nous découvrons l'un des mobiles créé par le sculpteur américain Alexander Calder (1898 – 1976) qui résidait ici et où il avait installé son atelier. Puis,



nous nous dirigeons vers le château où Balzac (né le 20 Mai 1799 à Tours, mort à Paris le 18 Août 1850) aimait à se réfugier loin des tumultes parisiens. Ce monument est bâti sur les vestiges d'une forteresse du XIII^e siècle. Le caractère composite de son architecture s'explique par le fait que, jusqu'au XVIII^e siècle, la demeure des seigneurs de Saché a subi de nombreux remaniements et des agrandissements. Ainsi, l'aile orientale du château a été prolongée par la construction d'un dernier bâtiment. A l'intérieur, la visite guidée nous plonge dans l'atmosphère de sérénité et d'isolement, propice au travail, que Balzac appréciait. Successivement, nous parcourons la salle à manger (classée Monument Historique en 1983 pour son papier peint à frise datant de 1825), le salon avec ses motifs de draperies en trompe l'œil, datant de 1803. Cette pièce a été classée Monument Historique en février 1968, en même temps que la chambre de Balzac. Une autre pièce rassemble une galerie de portraits, de caricatures, de manuscrits autographes et, dans une vitrine, quelques uns des 2472 personnages constituant la Comédie Humaine. Puis, moment le plus émouvant de la visite, nous pénétrons dans la chambre où Balzac travaillait. Le bureau et la bergère d'époque, le moulin à café, la cafetière, recréent l'atmosphère studieuse de cet auteur prolifique qui écrivit ici plusieurs de ses ouvrages les plus célèbres, notamment « Le Père Goriot », « César Birotteau », « Le lys dans la Vallée », « Les illusions perdues ». Pourquoi Balzac vint souvent au château de Saché ? Sa mère, mariée à 18 ans avec un homme de 50 ans (Bernard-François Balzac), jeune et jolie femme, tenait un salon où quelques hommes brillants la courtoisaient tel Jean Margonne. Ce dernier hérita du château de Saché et Henry de Balzac, demi-frère de l'écrivain, naquit à la suite de cette relation entre Mme Balzac et le châtelain de Saché. Lequel hébergea périodiquement Honoré entre 1813 (sortie du collège de Vendôme) et Juillet 1848 (début de la maladie). Bien qu'il collectionnât les conquêtes amoureuses, Honoré de Balzac ne se maria que fort tard, le 14 Mars 1850, avec la comtesse Hanska, veuve depuis 1841. Tous deux eurent un fils (né en 1846 !) Victor-Honoré, qui mourût peu après sa naissance. Et ainsi, Balzac n'eut pas de descendance. C'est grâce à l'action de Paul Métadier, puis de son fils Paul-Bernard, derniers propriétaires du domaine, qu'il nous est permis aujourd'hui d'avoir accès à ce haut lieu balzacien, propriété du Conseil Général d'Indre et Loire depuis 1958.

Après une heure et demie de visite, nous reprenons la route vers RIVARENNES, en longeant la ligne TOURS-CHINON, modernisée en 2001.

A 10h50 nous sommes à pied d'œuvre pour la dégustation des poires tapées. Dans ce site troglodytique, caves et fours creusés dans le tuffeau (calcaire poreux et tendre) subsiste une activité artisanale peu commune. Trois fours reçoivent les poires sur des claies (12 claies par four). Maintenus 130 heures à une température inférieure à 100°C, les fruits, préala-

blement épluchés, subissent une longue et minutieuse déshydratation. Il faut 220 kg de fruits non épluchés pour obtenir 21/23 kg de poires séchées. Ensuite, elles sont aplaties à l'aide d'une « platissoire » puis passées en chambre de chauffe avant le conditionnement définitif. Une dégustation de ce fruit sec (poires William et Beurrée Hardy) décliné sous plusieurs préparations, clôtura plaisamment la visite.

12 heures, départ vers le château d'USSE. Et le déjeuner ?



Heureusement, Jeanine et Philippe avaient prévu quelques viennoiseries afin de nous éviter de crier famine ! Nous longeons la LOIRE à partir de BREHEMONT et avons l'occasion d'y observer des gabares, quelques aigrettes et hérons cendrés, immobiles, guettant le menu fretin. Puis c'est l'arrivée, franchissant l'INDRE sur un petit pont de pierre, en face du château d'USSE : la vue est saisissante à cause du contraste de la pierre blanche avec son fond de verdure (falaise où vient mourir la forêt de CHINON).

Construit en majeure partie aux XV^e et XVI^e siècles, sur les soubassements d'une forteresse du XI^e siècle, le château fut embelli par ses propriétaires successifs. Ainsi, en 1664, le Marquis de Valentignay créa les terrasses à la « Française », dessinées par le Nôtre, richement fleuries, que nous découvrons aujourd'hui. On dit qu'USSE inspira Charles PERRAULT pour sa « Belle au bois dormant ». Une chose est sûre : pour qui à l'âme romanesque, quel cadre propice à l'inspiration, aux rêves féeriques et aux contes de fées ! Heureux propriétaire que le Duc Casimir de Blacas qui a le souci de conserver ce patrimoine, témoignage de l'ancienne France.

La visite guidée nous permet de découvrir la salle des Garos où est exposée une maquette très fidèle du château, l'ancienne chapelle transformée en salon, la grande galerie datant de la Renaissance. Dans cette longue pièce, d'immenses et somptueuses tapisseries flamandes figurent des scènes villageoises d'après Teniers le Jeune. Passé la salle des trophées de chasse, le grand escalier du 17^{ème} siècle conduit à la bibliothèque et à la chambre du roi (pour le cas où il aurait fait étape à USSE ; hélas il n'y vint pas).



Les plus courageux d'entre nous ont pu revivre, le long du chemin de ronde, l'histoire de la Belle au bois dormant, évoquée, dans plusieurs pièces, par des personnages de cire : la princesse Aurore, la fée Carabosse et bien sûr... le Prince Charmant, ravissant ! Les pièces du château sont garnies de meubles d'époque magnifiques, commodes, fauteuils, et un exceptionnel cabinet italien du 16^{ième} siècle aux 49 tiroirs, décor de marqueterie en ébène, incrusté de nacre et d'ivoire.

Le soleil fait son apparition. Nous quittons USSE pour le déjeuner au restaurant du musée Dufresne, à MARNAY. Il est 13h35 !

Après le déjeuner, nous allons consacrer deux heures à parcourir les allées de ce musée unique au monde, aménagé sur une presqu'île de l'Indre en 1992, dans un ancien moulin papetier datant du XI^e siècle, que Maurice Dufresne acquit en 1983. Cet ancien compagnon, maréchal ferrant a réuni là, sur 12000 m² de bâtiments, une invraisemblable collection d'engins patiemment restaurés, mêlant pêle-mêle avions, voitures, motos, locomotives et locomobiles, camions, tracteurs, machines et outils agricoles, engins militaires, armes, calèches, affiches et une guilotine datant de 1792 !

De ce bric à brac merveilleux (3000 machines anciennes restaurées), j'ai personnellement admiré, les automobiles Citroën faux Coupé C4F et le Trèfle de 1922, la voiture Le Zèbre de 1912, la Renault 6CV type NN de 1927, la Morgan de 1950, la limousine Chenard et Walker de 1936, la sportive Georges IRAT de 1939, l'Austin Princess Vanden Plass de 1947 ayant servi de corbillard à l'île d'Yeu, la Buick de 1919 utilisée par le Maréchal Pétain, la 202 Peugeot, la B14 Citroën – et tout cela, parmi d'autres raretés de motocycles, charrettes, de planeurs bi-place (du film La grande vadrouille), d'alambic de 1870, de vélo de course de 1903, d'un tandem et de son side-car, d'une copie du monoplane type XI avec lequel Louis Blériot traversa la Manche le 25/07/1909, du tracteur Big-Bull de 1917, de la motocyclette BOUTIN de 1938 etc, etc...

La magie s'achève, il nous faut regagner le car pour l'ultime étape de la journée : les jardins en terrasse de VILLANDRY.



Bâti en 1536 par Jean Le Breton, le château, sis en bordure du Cher, près de l'embouchure de la Loire, monument historique depuis 1934, était sur le point

d'être démolé lorsqu'en 1906 il fut acheté par le Docteur Joachim Carvallo, né en Espagne en 1869, arrière grand-père des actuels propriétaires. Il créa, en pleine harmonie avec l'architecture Renaissance du Château, les jardins que nous voyons aujourd'hui. Nous empruntons l'escalier d'accès aux terrasses. Successivement, nous découvrons le jardin d'ornement, formé de buis remplis de fleurs. Les quatre premiers carrés ont une signification symbolique. Ils constituent les jardins d'amour (amour tendre, passionné, volage, tragique) prolongés par des massifs figurant les croix de Malte, du Languedoc et du Pays Basque. Au niveau inférieur, nous arpentons le jardin potager décoratif, partie la plus originale du domaine où neuf carrés, plantés de légumes très colorés, forment un véritable damier multicolore. A noter également, le jardin d'eau à l'extrémité Sud, avec son bassin en forme de miroir Louis XV, le jardin des simples près du potager et le labyrinthe où certains d'entre nous éprouvèrent quelques difficultés à trouver la sortie...

La journée s'achève ainsi et nous regagnons notre hôtel à 19h30. Après le dîner, Philippe JOUVEAU nous présente une cassette vidéo relatant les meilleurs moments de notre sortie 2002 au Pays Basque. Images et musique ont ravi l'auditoire. Bravo l'artiste !

Mercredi 10 septembre 2003

Départ à 8h30 pour la visite de TOURS, peuplée de 135000 tourangeaux. Arrivée par l'interminable avenue de Grammont, qui se prolonge par la rue Nationale et l'avenue de La Tranchée pour former un long ruban d'asphalte rectiligne de 5 Km.

Nous nous dirigeons vers le boulevard Beranger où se tient le marché aux fleurs. Quoi de plus naturel pour une ville au cœur du jardin de la France ! A pied, nous avons tout loisir d'admirer les étals de forains où les passionnés d'art floral ou de culture maraîchère trouveront leur bonheur. Puis, à 11h00, nous empruntons le petit train pour une visite commentée de la ville. Successivement nous traversons le Vieux Tours avec sa place Plumereau et ses maisons à pan de bois, médiévales ou Renaissance, et des quartiers plus contemporains vers l'Est, en suivant les rues Marceau, des Halles, de la Scellerie, Voltaire Colbert et la Place Foire du Roi, où nous quittons le train. Au cours de ce circuit, précisément Place de Chateauneuf, nous apercevons la Tour Charlemagne, vestige de la basilique St Martin dont la nef fut rasée en 1802. A proximité, la nouvelle basilique St Martin, d'architecture byzantine, construite de 1886 à 1924 par l'architecte Victor Laloux, renferme dans sa crypte, le tombeau de St Martin.



Puis, c'est à pied, que nous nous dirigeons vers le Palais de l'Archevêché (Musée des Beaux-Arts). Là, dans la cour d'honneur, un cèdre du Liban magnifique et gigantesque planté en 1804, nous laisse pan-tois. Fier de ses sept mètres cinquante de circonférence et de ses trente et un mètres de haut, il est classé comme « arbre remarquable de France ».

Autre sujet d'étonnement, FRITZ, l'éléphant du cirque Barnum, dont la dépouille naturalisée est exposée dans un hangar du jardin, derrière une vitrine le protégeant lors des intempéries. Le 11 juin 1902, après une ultime représentation, alors que la troupe quittait TOURS pour se produire à SAUMUR, le pachyderme de 80 ans, abandonnant ses congénères, fut pris d'une colère subite. Vu son état d'exaltation extrême et compte tenu de sa dangerosité, l'animal dû être abattu par strangulation place Nicolas-Frumeaud, sa dépouille étant offerte à la Ville.

A 12 heures, nous pénétrons dans la cathédrale St Gatien, dont l'origine remonte à l'an 1338. Commencée au milieu du 13^{ième} siècle et terminée au 16^{ième}, le monument « actuel » nous permet d'admirer, pour la partie XIII^e siècle : le chœur, attribué à l'architecte de la Ste Chapelle Etienne de MORTAGNE, de pur style gothique, les vitraux, légitime orgueil de St Gatien. Puis pour le XIV^e siècle, le transept, comportant deux roses aux couleurs incomparables et enfin, la nef, les bas-côtés et les tours édifiées entre le XIV^e et XVI^e siècles. Les puristes peuvent admirer ici le pur gothique, le gothique flamboyant et l'art de la Renaissance. A noter que les grandes orgues ont été restaurées en 1996.

Nous quittons TOURS pour déjeuner à ROCHECORBON, à l'hostellerie de la Lanterne. Là, nous aurons l'occasion de vérifier la véracité de la publicité qui mentionnait ce « Restaurant de charme et de tradition ». Effectivement, les mets étaient raffinés et servis dans un cadre très élégant. Sartre et Simone de Beauvoir fréquentaient les lieux. Surplombant le restaurant, nous remarquons la présence d'une tour carrée (de 11 m de haut). Construite en 1095 par Robert des Roches, elle constitue le seul vestige d'un château médiéval bâti à la fin du XI^e siècle par le chevalier Corbon des Roches. Cet ouvrage servait de fanal pour prévenir la garnison d'AMBOISE des dangers menaçant ROCHECORBON.

Après le repas, nous ne quittons pas ce village, fief du troglodytisme, et nous nous rendons à pied au manoir des Basses-Rivières pour une visite guidée.

Cette propriété, sise à flanc de coteau, a été démantelée à la suite de successions. Composée à l'origine d'un vignoble de 29 hectares (AOC VOUVRAY), s'étendant sur le plateau crayeux, et d'une demeure adossée au rocher abrupt, entourée d'un parc de 3,5 ha, le Manoir des Basses-Rivières a perdu aujourd'hui sa vocation viticole.

Des résidences privées jouissant d'un point de vue panoramique sur la vallée de la Loire, bordent la falaise. Ayant appartenu aux moines de MARMOUTIER au X^e siècle, habité par la marquise de DOISSONVILLE en 1713 puis en 1730 par l'entrepreneur des ouvrages du Roy M. Taboureau de Boidenier, la demeure du XVIII^e siècle classée ainsi que le parc, ne manquent pas d'allure.

La visite du site nous permet de pénétrer dans l'univers troglodytique. Creusés à même le roc, sur trois niveaux, nous découvrons successivement un pressoir du XVI^e siècle, très bien conservé, et la « cheminée » de 70 mètres par laquelle on recueillait le raisin au moment de la vendange ; puis une pièce « à vivre », comportant l'âtre et un bat-flanc garni de paille, à même le sol, en guise de couchage, une autre cavité où la guide nous précise que pour l'exploitation du tuffeau, nos ancêtres utilisaient la technique égyptienne (coins en bois qui, imbibés d'eau, servaient d'écarteurs). Nous gravissons ensuite un escalier extérieur qui nous conduira en haut de la falaise afin d'admirer le point de vue imprenable sur la Loire. Puis nous redescendons par un escalier médiéval, creusé dans la roche, de quelques trois cents marches, concluant ainsi ce voyage dans l'histoire de la TOURAINE.

16h40 ! direction VOUVRAY pour une dégustation du breuvage local. Nous empruntons la « Vallée Coquette » et parvenons chez le vigneron-encaveur Daniel JARRY. Ce dernier nous accueille au seuil de sa cave troglodytique de 70 m de profondeur. Il nous précise les limites de l'AOC VOUVRAY (2000 ha) et les différentes étapes de la vendange du cépage Chemin Blanc et de sa vinification, laquelle permet d'obtenir des vins « tranquilles », pétillants, ou de méthode traditionnelle. Après avoir cheminé dans la cave creusée dans le tuffeau, où reposent des milliers de bouteilles, nous sacrifions au rite de la dégustation, avec modération bien évidemment. Ainsi, nous goûtons du 2001 sec, du 1995 ½ sec, de la méthode traditionnelle et du 97 moelleux. Et sur cette excellente impression nous regagnons notre hôtel à CHAMBRAY.

Après le dîner, Philippe JOUVEAU prit le costume de DJ pour animer la soirée dansante. Au cours d'un entracte - pot de l'amicale -, j'eus le plaisir de remettre une cassette vidéo à chacun des organisateurs des trois voyages précédents Claude COUTY, Jacques POUBLET et André RAT et d'avoir, à mon tour, la surprise d'en recevoir une (rétrospective de ces trois dernières sorties).



Jeudi 11 septembre 2003

8

h20, départ vers AMBOISE, via ST PIERRE des CORPS, en longeant la rive droite de la Loire. En route, nous distinguons le clocher de MONTLOUIS sur la rive gauche, appellation réputée et patrie de l'ancien ministre Michel DEBRE.

Après un arrêt photo, nous parvenons à AMBOISE où nous ne consacrons qu'une petite demi-heure à un rapide shopping. Néanmoins, le rédacteur aura la possibilité, au pas de course, de monter à la tour d'observation et de découvrir le jardin de la France vu « d'en haut ». Puis c'est la découverte du parc des mini-châteaux. Pendant deux heures, qui nous paraîtrons bien courtes, nous nous promènerons sur deux hectares de parc paysager pour découvrir 45 maquettes à l'échelle 1/25^{ième}, représentant grands châteaux, belles demeures ou petits manoirs de la vallée de la Loire, le tout s'inscrivant dans un environnement à leur taille (2000 bonzaïs, TGV et bateaux miniatures). Du grand art !

De Chambord à Chenonceau, en passant par Villandry, Blois, RIGNY USSE, Sully sur Loire, le pont canal de Briare, Brissac (le plus haut château de France), Azay-le-Rideau, l'Abbaye de Fontevraud, c'est pratiquement, la rétrospective exhaustive des merveilles architecturales du val de Loire. Un site passionnant vu la qualité exceptionnelle des reproductions.

11h40, nous abandonnons les bords de Loire pour rejoindre ceux du Cher et précisément la maison éclusière de CHISSEAUX, rive droite, pour embarquer à bord de la Bélandre, à l'occasion d'un déjeuner-croisière. Avant cela, nous avons le plaisir d'accueillir la famille GALAIS, venue nous rejoindre le temps d'un repas. Tout en dégustant le délice de canard, le coq rabelaisien, le fromage fermier et la tarte normande tout au long de cette promenade en bateau mouche, nous avons eu le privilège de longer le Cher, rivière sinueuse et romantique et de glisser sous les arches du plus grand et somptueux château renaissance du monde, bâti dans l'eau d'une rivière, CHENONCEAU, le château des Dames.

Nous ne pouvions mieux faire que de consacrer près de deux heures à sa visite libre mais non gratuite ! Nous nous mêlons aux très nombreux touristes (la rançon de la gloire !) pour former un cortège très cosmopolite, aspect incontournable du circuit « tout château ».



C'est une femme, Katherine Briçonnet qui fut l'âme de la construction de Chenonceau, son mari n'ayant pas le temps de suivre le chantier. Le premier édifice est achevé en 1521 mais les époux meurent en 1524 et 1526. Perclus de dettes, le fils de la famille doit céder Chenonceau à François 1^{er} qui en fait un rendez-vous de chasse. Puis Henri II offre le château à sa favorite Diane de Poitiers. A la mort du roi en 1559, son épouse légitime, Catherine de Médicis, régente, chasse Diane de Chenonceau. Bals, fêtes et joutes sur le Cher se succèdent alors. Catherine cède le château à sa belle-fille, Louise de Lorraine, épouse d'Henri III. Le roi sera assassiné en 1589. Sa veuve gagnera le surnom de « Reine Blanche », couleur du deuil royal. Depuis 1733, Mme Dupin y tint salon. Amie du peuple, elle permit, de ce fait, que la demeure franchisse la Révolution sans dommage. Mme Pelonze sera la première à le restaurer au XIX^e siècle. Chenonceau demeure une propriété privée appartenant aujourd'hui à la famille Menier. Au fil de la visite, nous découvrons successivement, au rez-de-chaussée : le vestibule, la salle des gardes écossais d'Henri II, la chapelle attenante, la chambre de Diane de Poitiers (superbe Vierge à l'Enfant attribuée à Murillo), le cabinet vert de Catherine de Médicis, orné de Jordaens et du Timoret. Puis nous traversons la grande galerie sur le Cher, longue de 60 m, qui fut transformée en infirmerie militaire pendant la 1^{ière} guerre mondiale. Dans la chambre de François 1^{er}, outre la superbe cheminée Renaissance, plusieurs toiles remarquables et un très beau meuble italien du 16^{ième} siècle, incrusté de nacre et d'ivoire. Au premier étage, on accède aux chambres de Gabrielle d'Estree, des cinq Reines (2 filles et 3 belles-filles de Catherine de Médicis) de Catherine de Médicis puis dans celle de César de Vendôme. Au deuxième étage, on pénètre dans la chambre de Louise de Lorraine, veuve d'Henri III, au décor très austère.

Dans chaque chambre, on remarque une abondante collection de tableaux de maîtres, Van Loo, Rubens, Nattier, Le Tintoret, Rigaud ornés de cadres somptueux. Dernière curiosité : les cuisines, aménagées entre les deux piles creuses du château.

Eblouis par tant de richesses regroupées en un seul lieu, nous quittons le château non sans jeter un œil sur les jardins à la française et le parc qui les entourent.

17h15, nous parvenons au site de Chanteloup, après avoir traversé la forêt d'Amboise. Nous sommes accueillis par le propriétaire des lieux, Mr Thierry André, ex-ingénieur atomiste et mathématicien au CNRS, qui consacre aujourd'hui sa retraite à la pagode de Chanteloup. Il nous fera l'honneur d'un brillant exposé sur l'histoire du monument. N'étant pas personnellement disposé à présenter une thèse sur le sujet, il ne m'est pas possible, faute de place, de rapporter ici l'intégralité des propos dispensés par ce brillant conférencier.



Comme pour les autres sites, je me bornerai à ne relater que l'essentiel. Aussi, en 1713, Jean Bouterone, seigneur d'Aubigny fit construire un château en lisière de la forêt d'Amboise. Cette gentilhommière fut ensuite transformée en « petit Versailles de TOURAINE », selon les vœux de la princesse des Ursins, par l'architecte du dôme des Invalides, Robert de Cotte. En 1722, à la mort de la princesse d'Aubigny, dont il était l'amant, il devint maître des lieux. En 1735, à sa mort, ce fut sa fille qui en hérita, pour le céder, en 1761, au Duc de Choiseul, ministre de Louis XV, alors dans la plénitude de sa puissance. « Remercié » par Louis XV et Mme Du Barry, Choiseul s'exila à Chanteloup le 24 décembre 1770. Exil doré où les fêtes succédaient aux fêtes. Choiseul eut alors l'idée d'ériger un monument en témoignage de l'amitié que lui vouait sa cour. La mode chinoise faisant alors fureur, il demanda à Le Camus de concevoir un édifice original. L'architecture s'inspira de la pagode de KEW, près de LONDRES. La construction s'échelonna de 1775 à 1778. Le Duc mourut le 18 mai 1795, laissant des dettes. L'état devint propriétaire. Le château changea de « mains » en 1786, en 1802 (acquisition par Jean Antoine Chaptal, père de la chaptalisation), et enfin en 1823, triste année durant laquelle des marchands de biens procédèrent à la vente du mobilier et à la démolition du château, pierre par pierre !

En 1909, devenu propriétaire par legs, René Edouard André sauva le monument affaissé de 40 cm, comme la tour de Pise. Son fils Georges André dégagea la pièce d'eau de la vase et de la végétation qui l'encombraient. Son petit-fils, Thierry André poursuit aujourd'hui la patiente restauration.

Tour octogonale de 44 m de hauteur chapeautée par une boule d'or, cette « chinoiserie » est un chef d'œuvre de virtuosité technique. Sept allées percent la forêt de Chanteloup et convergent exactement au centre de la pagode. Sept marches permettent d'accéder au rez-de-chaussée, la pagode comportant sept niveaux. Les plus courageux d'entre-nous n'ont pas manqué de gravir les 149 marches et contemplé, du sommet, le beau panorama sur la vallée de la Loire et la forêt d'Amboise. Avant de quitter les lieux, nous découvrons le pavillon du concierge qui renferme le plan d'ensemble ainsi que de nombreux documents relatifs au château et au jardin. Des jeux de plein air à

l'ancienne, croquet, quilles, billards, sont à la disposition du public.

18h30, fini le rêve, il est temps de regagner notre hôtel.

Après le dîner, tout le groupe (49 participants) se retrouve pour évoquer les sorties futures. Pour 2004, Claude Couty a préparé un voyage en Bourgogne qui nous conduira à DIJON, BEAUNE, FONTENAY, etc. Pour ma part, je suggère que nous visitons la région Nîmoise en 2005. Et la soirée se termine par une remise de petits cadeaux, histoire « d'entretenir l'amitié ».

Vendredi 12 septembre 2003

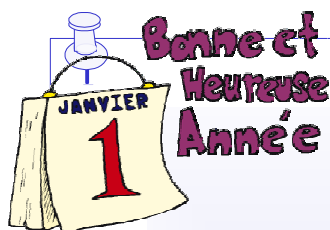
Sous une pluie fine mais une douce température, après les embrassades et les promesses de se revoir, chacun emprunte le car (8h30 pour les « sudistes », 9h30 pour les « nordistes ») en direction de ST PIERRE des CORPS. La fête est finie. Encore merci à Jeanine et Philippe JOUVEAU de nous avoir reçus aussi agréablement en TOURAINE.

A l'année prochaine en terre bourguignonne.

Jean-Jacques DURAND.



ACTIF NORD - EST



Les VŒUX DE LA PRESIDENTE

2005

Bonne et heureuse Année 2005.

Jusque là rien d'original !

Je souhaite à chacun d'entre vous une année 2005 sous le signe de l'amitié et de la solidarité.

Les évènements de la fin 2004 en Asie, ceux qui se déroulent partout dans le monde depuis des années (guerre, famine ...) doivent nous faire relativiser nos petits soucis existentiels .

Il est vrai que nous nous inquiétons à juste titre de l'avenir de notre métier au vu des évolutions de structure de ces dernières années et des restrictions de budget qui nous amènent à se demander quand nous allons arriver à la maintenance ferroviaire « avec des trombones et des élastiques »...

Il est vrai que nous regardons avec nostalgie l'époque où l'on pouvait discuter au détour d'un couloir d'un dossier avec son dirigeant. Il faut nous habituer désormais à ces outils modernes qui font « gagner du temps » et notamment garder le « CAP ».

Il est vrai que nous regrettons les moments de convivialité entre collègues qui nous permettaient de lâcher un peu la tension des moments parfois « stressants » de notre travail quotidien. Il est difficile aujourd'hui, compte tenu de notre éloignement géographique, de convier un collègue à prendre un café .

Il est vrai que ce qui nous attache peut être encore à l'ACTIF est cette convivialité et cette solidarité que nous pouvons partager lors de nos rencontres de groupe-ment ou de nos journées familiales.

Je souhaite donc longue vie à notre Association et je remercie tous ceux et toutes celles qui font que vive cet esprit d'amitié.

Bonne Année ! Bonne Santé !

Christine RIQUIER



**COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION DU CONSEIL
D'ADMINISTRATION DE L'ACTIF NORD-EST
GROUPEMENT de Paris-Est
Le 18 Novembre 2004.**

Présents :

Yves MICHEL – Patrick VIVIEN – Benoît BONALY – Benoît PETIT – Jean-Michel BARTHELEMY – Daniel SERRIERE – Christophe TUAILLON – Tristan BACHELARD – Dominique TOBY – Eric TARDIVEAU – Thierry MOUTTON

Membres excusés :

François DIEDER – Frédéric CHOZARD – Vincent ZAKOSKI – Xavier CAPET – Robert TAVENTI – Dominique BECKER – Philippe MERTEN – Marc BIBOST – Cyril CHEVRY
Régis BARTHOMEUF (retraité)

Composition du bureau du groupement de Paris-Est :

Président : B. BONALY
Trésorier : P. VIVIEN
Secrétaire : Th. MOUTTON

Benoît BONALY ouvre la séance .

1) Commentaires du CA du 02/10/04 :

Voir C.R. commenté en séance.

Question : qui siège au CA de l'ACTIF Nord-Est ?

Réponse : les élus au CA plus deux représentants maximum de chaque groupement.

Liste des élus :

- Christine RICQUIER Présidente.
- Eric TARANTOLLA Vice Président
- Christine ANCELIN Secrétaire
- Philippe ARNOULD Secrétaire adjoint
- Patrick VIVIEN et PL LUBASKA Vérificateurs aux comptes
- Laurent DELOY Trésorier général
- Claude CATTIER Trésorier adjoint
- Yves MICHEL et Pascal FERVEUR représentants au comité national.

2) Annuaire 2005 :

Pascal FERVEUR du groupement de Metz-Nancy reprend à sa charge la relance des entreprises qui font partie de la "banque insertions publicitaires" existante.

Pour les nouvelles entreprises qui pourraient être contactées et qui ne figurent pas sur l'annuaire, il faudra systématiquement voir auprès de Benoît BONALY si une autre personne ne s'est déjà pas chargé de contacter cette entreprise ; ceci afin d'éviter les demandes multiples.

3) Situation des effectifs – point des membres :

Rappel : lors d'un changement d'adresse administrative ou postale, il faut aviser un membre du bureau du groupement de Paris-Est ou un proche afin que le fichier soit tenu à jour.

Pour permettre un suivi de ce fichier, il sera demandé aux membres, lors de l'appel de cotisation, d'accuser réception de celui-ci.

Remarque : il est important pour les agents membres du groupement qui ont changés de situation familiale de le faire savoir ; surtout lorsque l'ayant droit change (cas de l'agent célibataire qui se marie, de l'agent marié qui divorce . . .). Personne n'y pense mais c'est très important surtout en cas de décès ; c'est l'ayant droit déclaré qui perçoit l'allocation décès.

Yves MICHEL transmettra à Patrick VIVIEN les adresses email des membres travaillant à RFF.





4) Journées familiales 2005 :

C'est sur Paris Nord que se dérouleront les prochaines journées familiales les **11 et 12 juin 2005** ; l'organisateur de ces journées est Philippe DURR de l'EVEN du Bourget-Aulnay.

5) Tour de table :

- IDTGV est à l'origine d'un mouvement de grève ; qu'en est-il ? Il s'agirait d'un gestion par internet de la billetterie pour des trains dédiés ; une information plus concise sera donnée lors de la prochaine réunion.

- Examen EV9 nouvelle formule : (Tristan BACHELARD)

La refonte totale de l'examen EV.9 (IN 2813) va se traduire de façon suivante : une première partie au bout de 15 mois qui permettra de devenir T.O (Voie ou SEG), malheureusement, sans habilitation S6 et S9). Ce T.O sera affecté en secteur ou en UP sur un poste au C.O durant 1 an. Ensuite la seconde partie comporte un plus grand nombre d'épreuve qu'auparavant (ex : Pour la voie, les nouvelles épreuves sont : Programme de travaux, LTV, O.A en terre et plan de prévention), mais l'épreuve C.A.P disparaît.

Suites à des incertitudes sur l'examen EV.9, il apparaît que cette nouvelle formule est certainement plus qualifiante qu'avant, et ne se contente pas à devenir un examen « Mono métier ». La raison de cette évolution est simple, dans le cadre de la rénovation managériale de l'entreprise, l'ATT TS de demain issue de la seconde partie pourra être nommé sur un poste de DPX, ou Assistant Production, ou Assistant O.A , ou Assistant technique sécurité, ou CDT Travaux. Par conséquent, cet examen devait absolument évoluer dans ce sens, et c'est une bonne chose, par contre on regrettera que la première partie ne donne pas la possibilité d'être habilité sécurité.

La prochaine réunion est fixée au jeudi 10 mars 2005 .

Le Président
B. BONALY

Le secrétaire
Th. MOUTTON

Le Trésorier
P. VIVIEN



**COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION DU CONSEIL
D'ADMINISTRATION DE L'ACTIF NORD-EST
GROUPEMENT de Reims
Le 23 Novembre 2004.**

Les locaux de l'UP Travaux du Périurbain de Reims ont accueilli la première réunion de l'année, après celles consacrées à la préparation des journées familiales de mai dernier.

Ce lieu évoque un développement sans précédent de l'infrastructure ferroviaire depuis les électrifications des années 60/70, cela doit nous inciter à l'optimisme.

Neufs membres, un jeune et un futur honoraire étaient présents.

Le président Eric Tarantola évoque les 2 derniers CA Nord-Est d'octobre et novembre.

En dehors du groupement de Metz-Nancy, 30 participants à la dernière réunion, et de Paris-Est, 20 participants, l'ambiance n'est pas euphorique et certains parlent de jeter l'éponge s'il n'y a pas de mobilisation.

1) Rapport succinct des 2 CA :

- Quelques cotisations 2004 n'ont pas encore été perçues
- L'appel à cotisation 2005 va être lancé par le trésorier auprès des groupements début décembre.
- La situation budgétaire est assainie, la caisse AG est rééquilibrée
- L'annuaire :
 - Depuis cette année, il est tiré à l'atelier de reprographie SNCF de Nancy, ce qui représente une économie d'environ 50% par rapport à 2003
 - Bonne rentrée des pubs en 2004 – La relance pour les renouvellements sera faite directement par le secrétaire Pascal Ferveur
- Les journées familiales 2005 sont organisées par Paris-Nord les **11 et 12 juin 2005** - Au programme, la cité des Sciences, et un dîner dansant sur le canal de l'Ourcq le Samedi. L'AG à 10h00 (visite pour les conjoints) puis déjeuner le Dimanche à Paris-Est a priori.



2) Vie du groupement :

La mise à jour du légumier « Nord-Est » datant de 1993 est évoquée, Guy Militzer se charge de recueillir la liste des membres en activité.

La fréquentation des réunions est constituée d'un noyau dur de Rémois et de quelques Carolo et Châlonnais, dont certains sont proches voir très proche de la retraite.

Les honoraires étaient majoritaires aux journées familiales en mai dernier.

Alain Beurville, suivi par l'assistance, affirme la nécessité d'un plan d'action pour attirer les jeunes.

L'adhésion et la participation de nouveaux membres sont indispensables à la survie du groupement à court terme.

Le potentiel des nouveaux arrivants, jeunes en formation, DPX ou adjoints est de 35 environ.

Il reste, malgré l'étendue géographique et les liaisons par trains pas toujours favorables, à réunir les candidats.

A l'image de Metz-Nancy, il faut situer les réunions en journée. Un compromis acceptable pour une première réunion serait une invitation en service pour une visite de chantier en matinée et l'après-midi en RTT pour la présentation de l'association.

Pour convaincre il restera le repas de midi, qui pourrait être pris en charge partiellement par la trésorerie du groupement et par le service exceptionnellement.

- choisir un vendredi
- matinée 9h00/12h00 : présentation du Périurbain et visite d'un chantier
- repas 12h00/13h30 (quai n° 1 ?)
- après-midi 13h30/15h30-16h00 : réunion ACTIF

La date du 17/12 est évoquée comme première date possible, puis une autre à trouver en Janvier en fonction des disponibilités des jeunes en formation (à voir avec le COMET)

Tout ceci bien sûr si l'on trouve un peu de disponibilité pour l'organiser !

Nous devons rechercher d'autres chantiers pouvant faire l'objet d'une visite (le TGV-Est par exemple avec la base de St-Hilaire et la pose de la superstructure).

3) Le bureau :

Le trésorier nous quitte, Jean-Marie BOUILON est élu à l'unanimité (premier travail, le recueil des cotisations 2005)

Il cède sa place de Secrétaire à André LEJAY (CR de la réunion)

Eric, le président fort occupé par ailleurs dans l'associatif, et « un peu » à l'UP Tx, manifeste le désir de trouver un remplaçant en 2005.

La réunion se termine par le pot de l'amitié avec Jean-Marie COLLET et son épouse après un dévouement de plusieurs années au sein de l'ACTIF.

Merci Jean-Marie, a + @.....

et la soirée continue dans la convivialité aux 3 Brasseurs....

L'ACTIF Nord Est en deuil

Jacques LARIDAN nous a quittés le 29 juin dans sa 83ème année, après de trop longues années de handicap.

Membre assidu et dévoué de l'ACTIF depuis ses débuts à V B Nord, il n'a jamais failli à ses engagements.

Né en 1921, son déroulement de carrière l'a conduit, entre autres postes, d'Étaples à Persan Beaumont puis à la Région de Paris Nord en tant qu'inspecteur R G R , Chef de D V 5 puis Chef des services Administratifs.

Animé d'un profond esprit social et de camaraderie, il s'est toujours attaché à la défense et à l'aide d'autrui, en particulier en tant que délégué du personnel.

En dehors de sa carrière professionnelle, son engagement civique l'a conduit au Conseil Municipal de Beaumont sur Oise où il a occupé la charge de Maire de 1977 à 1989 puis de Conseiller Municipal.

Tous ses amis et anciens collègues de l'ACTIF prient son épouse et sa famille d'accepter leurs condoléances attristées.



Le reprofilage des rails en voie



➔ En 2002, la SNCF a réalisé un programme de meulage de rails en voie d'environ 3700 Km

Ce volume de meulage est en augmentation régulière à la SNCF, comme sur une majorité des réseaux ferrés du Monde.

Le meulage est une opération coûteuse nécessitant la mise en oeuvre de moyens lourds. Sa rentabilité doit donc être justifiée par la diminution du coût des autres opérations de maintenance.

1) HISTORIQUE :

A partir de leur construction, les voies ferrées sont de plus en plus sollicitées par les charges croissantes des trafics. Avec l'augmentation des tonnages transportés, des charges à l'essieu et des vitesses de circulation, les éléments constitutifs de la voie subissent un effet de fatigue demandant une attention accrue. Le rail, premier élément de la chaîne, en contact direct avec la roue, exige un entretien particulier.

C'est vers la fin des années 1930, sur le continent nord-américain, que Franck Speno, pour remédier aux défauts de surface du rail, invente le meulage en voie.

A cette époque, il ne s'agit pas de effectuer un véritable reprofilage du rail, mais de supprimer les petites ondulations de la table de roulement et des techniques primitives furent alors utilisées.

Dans les années 1950, on voit apparaître sur le réseau SNCF, le meulage en voie par des wagons à meules fixes tirés par des machines à vapeur.

La technique du meulage par train spécialisé meuleur n'est réellement introduite en France que depuis 1958. En 1960, une Entreprise (la Société SPENO International S.A.) se spécialise dans ce domaine et se déploie sur les cinq continents avec des moyens et des méthodes adaptées à tous les types de réseaux ferrés, tant dans leur conception que dans leur type de trafics.

Depuis quelques années, d'autres entreprises de travaux ferroviaires se sont investies dans le meulage ou proposent des solutions différentes pour le reprofilage de rails.

La SNCF a attendu l'arrivée de trains meuleurs plus performants vers 1975 pour programmer des opérations de meulage, mais ce n'est que vers 1985 que le meulage a réellement été considéré comme indispensable à la qualité du contact rail-roue, et intégré comme opération essentielle de maintenance du rail.

2) POURQUOI REPROFILER LES RAILS EN VOIE :

Le reprofilage par train spécialisé permet d'allonger la durée de vie des rails en voie en éliminant ou en réduisant les défauts de surface du champignon, en rectifiant leur profil en long et en travers afin de rétablir un contact rail roue optimum, ou en prévenant l'apparition de certains défauts.

Il peut être appliqué sur les rails de voie courante et d'appareils de voie en dehors des parties usinées comme les cœurs ou les lames d'aiguilles.

Les principaux défauts traités sont :

- L'usure ondulatoire
- le Head-checking
- les défauts de fabrication ou de pose des rails.
- Les défauts géométrique des soudures
- Les empreintes de ballast
- Les écaillages, patinages, fluage latéral du métal, billages

Le reprofilage présente également les avantages suivants, résultant de la réduction des vibrations et efforts dus aux défauts de surface ou de guidage du rail:

- Une moindre déconsolidation des attaches et assemblages de pièces.
- La réduction de la dégradation des traverses et des semelles.
- La réduction de la vitesse de dégradation de la géométrie de la voie.
- La réduction du bruit.
- La réduction de l'usure du matériel roulant

Il existe différentes techniques de reprofilage : le meulage, le fraisage et meulage oscillant ou le rabotage.

3) LE MEULAGE :

C'est la technique la plus fréquemment utilisée.





Il existe trois types de traitement :

- Le **meulage initial**, qui élimine les défauts de fabrication et les défauts de pose.
- Le **meulage d'entretien périodique**, qui traite les défauts d'altération de la surface de roulement à des intervalles convenablement programmés (essentiellement sur LGV).
- Le **meulage curatif**, qui traite ponctuellement les zones ayant fait l'objet d'un diagnostic

A) Traitement de la voie courante :

Meulage initial :

Il est destiné à traiter les imperfections de fabrication et de pose des rails. Il est pratiqué sur des rails neufs ou de réemploi en provenance des E.I.V.

- Suppression de la couche décarburée du rail neuf : les qualités mécaniques de la couche superficielle du champignon sont moins élevées que celles des couches plus profondes. La suppression de cette couche permet de limiter ou retarder l'apparition de certains défauts de fatigue du champignon comme les squats.
- Amélioration du profil en long et en travers du rail neuf ou de réemploi par élimination des défauts résiduels de dressage (soudures), de surface (laminage), de profil ou d'inclinaison (tolérances de fabrication) en sortie des ateliers.
- Élimination des défauts dus au chantier de pose: empreintes de ballast, patinage de TTX et blessures du champignon du rail.
- Réalisation de profils spécifiques pour limiter l'apparition de certains défauts en intervenant sur l'effet de conicité du couple essieu/rail, par exemple, en courbe, pour diminuer l'usure latérale, ou le head-checking.

Meulage d'entretien périodique :

Le meulage est planifié périodiquement avant que les défauts qui se développent ne soient préjudiciables à la qualité de la voie. Les interventions sont réalisées selon des cycles convenablement programmés.

Meulage curatif:

C'est un entretien « sur diagnostic », programmé sur des zones déterminées suite à différents relevés (voir §5)

Il est destiné à traiter les altérations de la surface du rail dues à l'utilisation par:

- Le rétablissement du profil en long en éliminant l'usure ondulatoire ou les défauts des soudures.
- L'amélioration du profil en travers afin de rétablir un contact rail/roue satisfaisant.
- L'élimination des défauts de surface comme l'aplatissement de la table de roulement, le head-checking, l'usure latérale, les écrasements, le schelling, les empreintes de ballast ou de patinage.



B) Traitement des appareils de voie et A.D.

Les appareils de voie et de dilatation subissant les mêmes agressions que la voie courante, un meulage initial ou curatif peut être effectué sur ces appareils sauf sur les parties dont l'usinage est complexe: lames d'aiguille, cœur.

PRINCIPAUX DEFANTS TRAITES PAR REPROFILAGE :

L' usure ondulatoire :

L'usure ondulatoire est le principal défaut traité par le meulage. Ce défaut se caractérise par son aspect d'ondulations périodiques. Ce défaut est classé en trois types.

- **L'usure ondulatoire courte:** Elle est visible sous forme d'une succession de parties brillantes et mates espacées de 3 à 8 cm. Elle affecte indifféremment les deux files de rail. L'analyse montre une dureté superficielle très importante sur les bosses, due à une structure de trempe sur une profondeur de 0,2 à 0,3 mm. Elle est provoquée par le glissement des bandages sur le rail qui engendre une forte élévation de température en surface, brutalement refroidie par la masse du rail. Ce défaut se traduit par un bruit important au passage des circulations. Il génère d'importantes détériorations des attaches, des traverses et du nivellement.
- **L'usure ondulatoire moyenne :** Elle n'apparaît généralement que dans les courbes de rayon inférieur à 500m sur le rail bas. Ce défaut est lié au « glissement » périodique de l'essieu car la conicité des bandages ne peut pas compenser la différence de développement des deux files. La longueur d'onde de ce défaut est comprise entre 15cm et 30cm pour une amplitude moyenne de 0,3 mm.
- **L'usure ondulatoire longue :** Sa longueur d'onde varie entre 0,60m et 1,50m avec une amplitude moyenne est de 0,5mm. Elle provient en général des défauts périodiques créés par les galets de dressage des chaînes de fabrication des rails. Ce défaut à grande vitesse peut générer bruit, inconfort et dégradations similaires à l'usure ondulatoire courte.

Lorsque les usures courtes et longues se superposent, l'usure courte est généralement plus marquée dans les creux des défauts longs.

Les empreintes de ballast :

Ce phénomène est particulièrement sensible sur les lignes à grande vitesse. Les empreintes apparaissent généralement après l'hiver, suite aux projections de ballast générées par la chute des blocs de glace sous les caisses. Seules les empreintes situées sur la bande de roulement sont traitées. Le redressage des rails à la presse, le rechargement des très grosses empreintes et le nivellement doivent être réalisés préalablement au meulage.

Ce type de meulage peut maintenant être réalisé en une seule passe avec un train de 80 meules. Derrière le traitement, afin de limiter le nombre de passes, les empreintes ayant une surface plus petite que le contact rail/roue (diamètre est inférieur à 10 mm) peuvent rester en voie.



Le head-checking :

Il consiste en un reprofilage spécifique soit:

- initial: Si les rails ont été remplacés en raison de ce défaut et si le rayon de la courbe est inférieur ou égal à 1400 m.
- d'entretien périodique ou curatif.

Ce profil est réalisé par enlèvement de métal pour obtenir les profils cibles.

L'usure latérale :

Le meulage asymétrique retarde l'apparition et l'évolution de l'usure latérale dans les courbes de rayon entre 300 m et 800 m de rayon. Il consiste à modifier le profil du rail afin de déplacer les bandes de roulement et d'obtenir la plus grande différence possible entre les rayons de roulement de la roue extérieure et de la roue intérieure. Par contre, ce type de meulage peut accélérer l'évolution du head-checking.

Le bruit :

Le meulage crée des raies " tour de meule " sur la surface du rail qui sont « lues » par la roue et sont génératrices de bruit. Une dernière passe de surfacage à 3,5 km/h, dite de meulage acoustique permet de limiter ce phénomène.



LES TRAINS MEULEURS :

En 2003, en Europe, **quatre Entreprises** effectuent du meulage de rail avec des trains à grand rendement :

- Société SPENO INTERNATIONAL SA
- Société SCHEUCHZER
- Société SCHWERBAU
- Société EICHHOLZ

Les trains se différencient par:

- Le type de moteur d'entraînement des meules : hydrauliques ou électriques.
- La capacité de production qui dépend de la puissance et du nombre d'unités de meulage installées sur le train . Par exemple, le rendement est de 2500 m/heure en deux passes pour un train de 40 meules en meulage initial.



EQUIPEMENT DES TRAINS MEULEURS :

- *Les équipements obligatoires:*
 - Pare-étincelles situés au droit des unités de meulage.
 - Dispositif d'arrosage de la voie et des abords, deux lances à eau avec réservoir d'eau.
 - Dispositif d'enregistrement du profil longitudinal comportant 6 canaux (ondes courtes, moyennes et longues pour chaque file).
 - Dispositif d'enregistrement du profil transversal embarqué ou manuel.
 - Moniteur d'obstacles permettant la levée des meules devant les obstacles sans pénaliser l'avancement du train.
 - Dispositif de commande automatique de levage des meules si la vitesse devient inférieure à 2,8 km/h.
 - Système de chronométrage du temps d'étincelage.
- *Les équipements supplémentaires*
 - Aspiration des poussières (impérative pour le meulage des appareils et des voies posées sur dalle béton).
 - Epuration des gaz d'échappement (impératif en tunnel de grande longueur).
 - T.V.M. (transmission voie-machine) pour les travaux sur LGV.
 - Chariots spécifiques pour appareils de voie ou passages à niveaux
- *Moyens de contrôles à disposition sur les trains.*
 - Règle Geismar, permettant de contrôler les ondulations courtes, moyennes et longues.
 - Rugosimètre, pour vérifier la rugosité (Ra) du meulage.
 - D.Q.M., appareil de contrôle du profil en travers ou appareil portable laser.
 - Dispositif pour mesurer l'enlèvement de métal.

LES MEULES :

La meule doit couper le métal, évacuer les copeaux, et ventiler la chaleur dégagée.

Elle est constituée d'un abrasif et d'un agglomérant . La composition de la résine servant de liant ainsi que la nature et la granulométrie de l'abrasif en déterminent les caractéristiques d'utilisation (fort enlèvement, acoustique, etc.). Sa vitesse de rotation est fixée à 3600 t/mn.

Suivant les trains, trois types de meules sont utilisées:

• Les meules boisseaux

Ces meules ont un axe de rotation vertical et peuvent être inclinées afin de permettre de traiter le profil en long et le profil en travers du rail. Certaines meules de diamètre réduit permettent le meulage de points particuliers (PN, appareils de voie).



- **Les meules tangentielles.**

Ces meules ont un axe de rotation horizontal. Elles traitent le profil en long et permettent le passage en continu sur les PN et appareils de voie. Elles provoquent par contre un aplatissement du profil.

- **Les patins oscillants**

Ces meules, de forme rectangulaire, sont livrées au profil à réaliser. Elles oscillent sur le rail et éliminent des défauts longitudinaux de très faible amplitude (préventif ou derrière fraisage).

METHODE DE TRAITEMENT :

L'ordre de traitement, sauf pour le meulage oscillant, est:

- Le profil en travers,
- Le profil en long,
- La passe de finition ou de recouvrement.



- **Profil en travers.**

La technique de meulage peut varier légèrement suivant les trains; en général le meulage commence par les faces intérieures et extérieures du champignon et s'achève par un recouvrement.

- **Profil en long.**

Suivant les trains, les méthodes de traitement des longueurs d'onde, supérieures à 250 mm, sont différentes:

- Synchrobloc pour les trains SPENO. Méthode consistant à bloquer les meules d'un chariot sur un même plan pour éviter de meuler les creux.
- Meules tangentielles pilotées et couplées à un blocage des meules boisseaux pour les trains SCHEUCHZER.
- Pilotage par retard pour les trains LORAM , évitant la descente des meules dans les creux, la première meule initialisant le mouvement.

- **Sens de travail.**

Du fait de la position de leur chariot de mesures, de chariots spéciaux ou de la position des meules tangentielles, certains trains peuvent avoir un sens de travail.

4) LES AUTRES METHODES DE REPROFILAGE :

LE FRAISAGE :

Le fraisage est réalisé en Europe, par l'entreprise SCHWEERBAU. Il est réalisé à l'aide de :

- Une fraiseuse SF 03
- Une meuleuse GWM 550

Fonctionnement :

La fraiseuse rectifie le profil avec trois paires de roue porte-outils. La première et la deuxième ébauchent, la troisième termine le reprofilage. Le train meuleur assure la finition du profil longitudinal par l'oscillation de patins de meulage.

Domaine d'emploi:

Lignes où le nombre de passes à réaliser est supérieur à dix.
Hauteur de champignon > 25 mm.

LE RABOTAGE :

Le rabotage est effectué en Europe, par l'entreprise SCHWEERBAU
Il est réalisé avec une raboteuse SBM 250:

Domaine d'emploi:

Rails des lignes à faible trafic dont le profil est très déformé et comportant d'importantes bavures





Reprofilage Manuel de rails ...

5) LA PROGRAMMATION :

Règles de Déclenchement

Traitement initial.

Dans la mesure du possible, le meulage doit être réalisé le plus rapidement possible après la pose des rails (à la fin des travaux de finitions pour les RVB par exemple).

Traitement curatif, ou d'entretien périodique.

• Lignes classiques

La détermination des zones à traiter se fait à partir de :

- L'enregistrement de l'usure ondulatoire par l'autorail de mesure SPENO SM 775
- Relevés de l'usure ondulatoire effectués lors des tournées de surveillance. Elle est mesurée soit avec un comparateur ou avec la règle GEISMAR.
- L'enregistrement MAUZIN, qui peut permettre de détecter des défauts de surface préjudiciables à la tenue du nivellement.
- Plaintes des riverains concernant le bruit ou les vibrations.
- Relevés de défauts pouvant être traités par meulage (head-checking naissant, patinage, empreintes, billage).

• Lignes à grande vitesse

La détermination des zones à traiter se fait à partir :

- Du fichier des empreintes de ballast établi à partir des tournées de voie ou tournées "Ivoire"
- Des indications fournies par les tournées "MONA" sur les LGV (système de mesure du bruit de roulement embarqué sur la voiture de mesures Mélusine intégrée dans une rame TGV).
- Des relevés de défauts pouvant être traités par meulage (head-checking naissant, patinage, déformation du profil en travers).



6) CONCLUSION :

Le reprofilage des rails en voie présente plusieurs intérêts :

- **TECHNIQUE**
 - Le rétablissement d'un contact rail-roue optimum permet de limiter les défauts de fatigue, et d'allonger la durée de vie des rails
- **ECONOMIQUE**
 - En diminuant les coûts de maintenance de la géométrie et du matériel de voie par l'élimination de l'usure ondulatoire et des défauts de surface des rails
 - Par allongement de la durée de vie des rails, certains défauts au départ superficiels pouvant dégénérer en défauts internes et nécessiter leur remplacement prématuré
 - En diminuant les frais de maintenance du matériel moteur et remorqué ainsi que des gains sur la consommation d'énergie (contact rail-roue optimum)
- **QUALITATIF**
 - En améliorant le confort du voyageur, par élimination des vibrations et par l'amélioration du nivellement de la voie
- **ENVIRONNEMENTAL**

L'aspect environnemental est une priorité et un enjeu pour l'avenir du ferroviaire. Les études menées sur le meulage acoustique indiquent un gain sur le bruit pouvant atteindre 7 décibels (dB A), ce qui est loin d'être négligeable.





Voyage des ACTIF / Honoraires NORD En Haute Savoie

Du 24/05 au 28/05/2004



Il fait beau, ce **LUNDI 24** mai quand le petit groupe de participants se retrouve à 11h30, à la gare de Lyon et le voyage se passe bien. Il y a toujours les 'accros du *SCRABBLE*' et la longueur du trajet avec deux changements : Anne-cy et St Gervais laisse tout le temps de reprendre contact et d'admirer le paysage.

A notre descente du train notre guide nous attend. C'est Christine, elle nous accompagne à l'hôtel Mercure qui se trouve à deux pas. Il est 19h45, le dîner sera à 20h15.

Les chambres sont spacieuses et orientées du côté de la magnifique chaîne du Mont Blanc qui est encore éclairée par le soleil, c'est splendide !

Après le repas, on se retrouve pour une promenade digestive et un tour en ville à pieds, histoire de se délasser du voyage!

Le **MARDI 25** Le *PETIT TRAIN*, nous attend pour faire la visite de la ville. Il nous conduit jusqu'à la gare du Téléphérique du Midi que nous ne pourrions pas utiliser car un câble s'est décroché lors d'une opération d'entretien et il est en panne pour un certain temps, ce qui inquiète beaucoup les Chamoniards tellement fiers de ce bel engin. Combien de temps va prendre la réparation ? la saison touristique approche ! nous gagnons ensuite la gare *DU MONTENVERT* pour prendre le train à crémaillère de 10h30 qui conduit à la *MER DE GLACE*

A notre arrivée, certains découvrent qu'elle a beaucoup changé en quelques années. Les *moraines* à nos pieds n'existaient pas. Le glacier a terriblement reculé. En 1973, la galerie taillée dans la glace par les guides était au bout du sentier qui descend vers la Mer de glace, maintenant il faut faire plusieurs centaines de mètres pour trouver la couche glacée... Les montagnes sont là, toujours magnifiques, surtout ce matin dans le soleil.

Christine notre guide, nous décrit les différentes aiguilles qui constituent la Chaîne du Mont Blanc.

La plus à droite est celle 'du Midi' (que nous aurions dû visiter si le téléphérique avait fonctionné), puis les aiguilles des 'Grandes Jorasses' où se dresse la 'Dent de la République'.

Une petite anecdote racontée par Christine : « Lors de l'élection de notre Président de la République en 2002, un Guide et son Fils sont montés au sommet de cette Aiguille pour y agiter notre Drapeau National ! » Après les Jorasses : les 'Drus' dont un morceau de paroi s'est décroché cet hiver, cela à la suite de la canicule de l'été 2003 : en effet, le radoucissement a atteint tous les glaciers et même en haute altitude la température à l'intérieur était montée à Zéro degré, les roches étant en schiste, la glace y fondait, faisant éclater la roche. Quand l'éboulement a eu lieu cela a

réveillé les habitants par des grondements effrayants ! ... Derrière les Drus : 'l'Aiguille Verte'

Petit rappel historique :

La ville de Chamonix a commencé à connaître de l'intérêt au XVIII^e siècle. Des gens, des Anglais et des Suisses, sont venus tout d'abord examiner les glaciers. On montait là haut, à cette époque, à dos de mulets. C'était un apport pour les familles de la vallée qui pouvaient fournir chacune un mulet. Pour cela un jury, composé du Curé, d'un Notaire, du Maire et quelques notables se réunissait une fois par an. Il y avait intérêt à ce que le propriétaire, présente des bêtes de bon tempérament et non régrimbeurs pour ne pas être éliminé

Nous visitons :

- le *Musée des Cristaux* : y sont exposées des pièces dont certaines sont impressionnantes par leur poids. Ce sont des montagnards chevronnés qui les extraient dans les parois et les redescendent sur le dos.

- le *Musée de la faune* Nous y retrouvons : chamois, bouquetins, marmottes.... Il y a également un mouflon qui lui n'est pas de la région.

Notre guide nous parle du comportement de ces animaux qu'elle rencontre lors de ses randonnées en montagne. Avec beaucoup de patience on peut être témoin de scènes magnifiques et de courses de fuites éperdues

Les marmottes sont aussi très agréables à observer et possèdent divers cris pour signaler l'homme, l'aigle ou le renard.

Dans ce musée il y a aussi des oiseaux : bergeronnettes, rouges-gorges, merles, téttras-lyre, chouettes, chats-huants, faucons crécerelles...

Après ces visites nous faisons un petit tour aux abords pour prendre quelques photos avant de nous diriger vers le Restaurant du Montenvert pour un repas typique savoyard.



L'ACTIF NORD dans le pays du Mont-Blanc

Puis nous redescendons par le petit train à crémaillère qui nous permet d'apprécier la vue magnifique sur la ville nichée dans la vallée. Nous flânonons ensuite le long de l'Arve, et nous visitons la ville de Chamonix, riante sous le soleil, et nous passons devant le 'Complexe Herzog' un ensemble bétonné que peu de chamoniards apprécient, érigé par Maurice Herzog, leur Maire et Ministre des sports... Nous passons devant la statue de Jacques Balmat et du docteur Paccard qui sont représentés montrant le Mont-blanc qu'ils envisageaient d'explorer...

Nous arrivons à l'église St Michel, œuvre des moines venus dans les années 1080, et qui faisait partie du monastère. Le tout a été détruit et reconstruit plusieurs fois. Actuellement dans ce qui reste des bâtiments est implantée la 'Maison des Guides'.

L'église est de style baroque, avec un Autel de style empire. Après l'église nous nous rendons à l'Hôtel Majestic construit entre les deux Guerres Mondiales. Les propriétaires ont dû rembourser des emprunts très lourds et n'ont pu en assurer l'entretien aussi, le tout a été transformé en appartements. Nous visitons néanmoins le rez-de-chaussée, propriété de la commune, nous admirons la salle de réception et sortons par les jardins superbes qui descendent vers les rues commerçantes. Certains en profitent pour faire du shopping avant de rejoindre l'hôtel.

MERCREDI 26 mai

Au Programme : Le matin, Montée au BREVENT 2525m.

L'après-midi, Le PLATEAU D'ASSY

Il fait un temps magnifique. Le petit train touristique nous attend pour nous conduire à la gare du téléphérique du Brévent.

L'accès se fait en deux étapes. Un premier tronçon mène les passagers à Plan Praz puis d'autres cabines conduiront les passagers qui désirent monter au sommet de cette montagne qui fait face au Mont-blanc

Certains restent à Plan Praz, craignant l'altitude. Les autres montent au sommet d'où nous admirons la Chaîne qui se déploie devant nous. De droite à gauche, Christine nous indique : Le

Dôme du Goûter, Les Bosses, Le Mont-blanc (sommet de l'Europe), le Mont Maudit, le Mont-blanc du Tacul qui alimente le glacier Tacona très dangereux avec ses 400m de profondeur, il nécessite des paravalanches, (ce sont les plus grands d'Europe) et le Glacier des Bossons. Il y a encore beaucoup de neige et nous pouvons distinguer des couloirs d'avalanches. Des murs protègent les maisons qui pourraient être atteintes et des mines sont disposées afin de déclencher les avalanches potentielles. Christine avec ses jumelles aperçoit des skieurs. Ils sont quatre qui redescendent au-dessus du glacier Tacona. Chacun admire leurs traces. Deux parapentes



évoluent au-dessus de nous. Il fait très beau et ce temps est favorable pour ceux qui aiment la pratique de ces sports !

D'ici nous ne pouvons voir la Mer de Glace, elle est cachée par la montagne. Puis Christine continue l'énumération : les Aiguilles Vertes, les Drus devant, au fond la Suisse, après la ville de l'Argentière et le Col des Montés. Sur notre versant: Les Rousses, le sommet du Mont-blanc des Dames (3800m) Le Massif des Fiz, le Massif des Aravis, (Annecy est derrière), puis le Plateau d'Assy.

Nous continuons et prenons une petite grimpe pour accéder au départ et assister à l'envol des parapentes. Il y en a quatre ou cinq par terre bien étalés ou s'élevant dans l'air, leur propriétaire prêt à s'élancer en courant pour s'envoler. Il y a aussi des moniteurs qui se chargent de former des élèves en vols bi places. Nous redescendons à Plan Praz rejoindre les autres autour d'un petit verre servi à la terrasse du bar d'altitude. Là, Christine reprend l'histoire de la première ascension du Mont-blanc Au XVIII^e siècle, la montagne est maudite, c'est le lieu des *esprits mauvais*. Seul les cristalliers y allaient. Il ne faut pas passer une nuit en montagne, sinon on meurt !

Les scientifiques cherchent comment se forment les montagnes. En 1860 M. De Saussure monte au Brévent. Il est prêt à donner une somme d'argent pour que quelqu'un aille au sommet du Mont-blanc. Une équipe se prépare, Jacques Balmat se met dans l'équipe. Ils partent mais redescendent avant la nuit... 'si on passe la nuit on meurt !', seul, Jacques Balmat prend le risque de rester la nuit à faire des prières puis redescend après avoir vaincu sa peur.

Le Dr Paccard avait fait, lui, plusieurs tentatives, aussi ils conviennent de partir tous les deux sans rien dire à personne. Ils dorment la nuit en cours de route et repartent le matin. Néanmoins ils sont suivis à la jumelle. Ils atteignent le sommet à 18h33.

Jacques Balmat va demander l'argent promis à De Saussure mais se le fait prendre avant de rentrer chez lui.

Balmat, jaloux de Paccard, fait un récit arrangé en sa faveur qu'il confie à Alexandre Dumas et ainsi, il sera publié, alors que le Dr Paccard fait le sien qui sera oublié. Ce sont des anglais qui ont retrouvé ce récit en 1986 et qui ont rétabli la vérité sur la première ascension du Mont-blanc.

Nous déjeunons au : Restaurant du Blanc-Chou dans Chamonix

A14h10 Départ en car pour Le Lac Vert et le Plateau d'Assy

Nous descendons la route qui longe la ligne S. N.C.F, passons au pied du glacier des Bossons puis devant une usine qui fabrique des sonnettes(ou sonnailles, dont les Japonais sont amateurs pour leurs temples) et des piolets, ainsi que des crampons pour marcher sur les glaciers.

Nous sommes sur la route d'accès au tunnel du Mont-blanc qui coupe le village des Bossons en deux. Puis nous arrivons à la hauteur du glacier de Tacona qui avançait de 350 à 400 m

par an, et semblait vouloir entrer dans le village des Houches. Ce village a toujours voulu rester indépendant de Chamonix.. Dans le joli paysage nous voyons une statue du Christ-Roi.. Nous empruntons l'ancienne route, la route Napoléon avec son viaduc de 1902. Cette route a demandé un travail titanesque. Il a fallu percer des tunnels et ouvrir la route à la dynamite. Puis nous traversons une grande plaine qui était, jadis, un immense lac totalement comblé par deux éboulements au XVI^e siècle.. L'Arve que nous suivons, coule dans la vallée et se jette à Genève dans le Rhône Voici la commune du Fayard ce qui signifie 'hêtre'. C'est une station thermique aux eaux sulfureuses soignant les problèmes digestifs et dermatologiques.

Nous arrivons à Passy, à droite, les vestiges d'une voie romaine.

Passy, plus grande commune de France, comprend le Plateau d'Assy sur lequel a été érigée entre 1926 et 1937 une *station sanatoriale*. L'aumônier de Sancellemoz, chargé d'y bâtir une église, la veut à l'image de ce pays fort. Il fera appel à un architecte qui s'inspirera des chalets savoyards 'Maurice Novarina' Elle sera construite avec des matériaux de la région, la pierre verte (grès de Taveyannaz) et l'épicéa.

Cette église est consacrée à : **NOTRE-DAME DE TOUTE GRÂCE**.



Ce qui marque en premier lieu avec le recul de l'esplanade, est l'auvent qui est soutenu par 6 piliers derrière lesquels nous apercevons la fresque de Fernand Léger, une mosaïque magnifique de 152m² au centre de laquelle il y a, en médaillon, le visage de la Vierge.

Le campanile de 28m a sa flèche dressée en direction de la chaîne des Fiz et appelle les malades à la prière.

Les plus grands artistes du XX^e siècle ont été appelés et ont travaillé à la commande : Le Chœur contient une Tapisserie d'Aubusson de **Jean Lurçat** illustrant le XII^e chapitre de l'Apocalypse de St Jean 'LA FEMME ET LE DRAGON', deux grands arbres complètent ce combat : L'ARBRE DU PARADIS TERRESTRE et L'ARBRE DE JESSE.

Il a fallu 30 ans pour réaliser cette oeuvre.

Au centre le CRUCIFIX de **Germaine Richer**, en bronze, 'L'homme de douleurs' les bras ouverts dans une immense tendresse : « *Ayant aimé les siens, il les aima jusqu'au bout* » (Jean XIII 1) Les deux chandeliers de chaque côté sont de **Claude Mary**

La porte du Tabernacle est sculptée par **Georges Braque** et représente le poisson, symbole des premiers chrétiens. Une toile de **Pierre Bonnard** représente St François de Sale évêque d'Annecy. Cette toile est créée en souvenir de son neveu médecin, le Dr Jean Terrasse qui avait participé à la création de la station.

A la base du mur ouest, 5 vitraux de **Georges Rouault** Le Christ de la flagellation, Le Christ aux outrages et deux vases de fleurs ainsi que Ste Véronique dans la chapelle des morts

A la tribune, les vitraux de **Jean Bazaine** représentent St Grégoire le Grand, Le Roi David et Ste Cécile : des Saints musiciens.

Les baies latérales sont éclairées par les vitraux de **Marie-Alain Couturier, Paul Berçot, Paul Bony, Adeline Hébert-Stévens et Maurice Brianchon**

Le Baptistère Notre Dame de Liesse est dédié à *La bonne entente des hommes*.

Marc Chagall a décoré les fonts baptismaux par des céramiques : la TRAVERSEE DE LA MER ROUGE, et deux vitraux l'ANGE AUX HUILES SAINTES et l'ANGE AUX CHANDELIERS

La cuve baptismale est en marbre de Carrare signée **Carlo Sergio Signori** Le bénitier à l'entrée de l'église est aussi en marbre de Carrare et date de 1994 il est signé **Benoit Coignard**.

Nous sommes descendus à la crypte où se trouvent des vitraux de l'ancien et du nouveau Testament de **Marguerite Huré** ainsi que des mosaïques de **Théodore Strawinsky** (Ste Thérèse de Lisieux et St Joseph) Le Tabernacle est de **Claude Mary**

En sortant de cette église magnifique et culturelle Christine nous parle de la Résistance et des maquisards des Aravis. C'était la 'poche du desert' que des officiers avaient organisée. Il y eut de nombreux parachutages d'armes, mais aussi de gros bombardements, et Annecy finit par être libérée.

Pour le retour nous prenons la route de Servoz qui garde son caractère de vieux village ; nous voyons quelques fermes.

Nous rejoignons la 'route blanche' et passons devant le *Rocher d'escalade* des Gaillants. Puis c'est le retour à l'hôtel.



JEUDI 27 mai

8h45 départ pour Martigny en Suisse puis La Vallée d'Aoste en Italie

Nous traversons le village des Praz (les prés) avec sa petite église, des collines avec des moraines imposantes riches en chamois

Les Tines : les (trous), puis le glacier de l'Argentière et sa ville avec son clocher en tuiles de bois. Nous passons le Col des Montés et descendons sur Vallorcine (vallée des ours), le barrage Franco-Suisse qui a nécessité de nombreux accords ;

La Suisse est formée par trois vallées au centre des Alpes. Au XIIIe siècle elle est dirigée par les de Habsbourg, par accord mutuel. C'est un état démocratique. Elle devient la Confédération Helvétique en 1815 sous Napoléon Ier

Les Suisses développent l'horlogerie, travaillent le bois, ils sont très habiles de leurs mains. Les banques se développent à cause du commerce. Ce sont les Italiens qui inventent le système des chèques en établissant des reconnaissances de dettes. Les Assurances se développent également, les usines hydroélectriques alimentées par des torrents captés y sont nombreuses : *L'or blanc*.

Nous apercevons des vignobles, le vin célèbre du vignoble valaisan. Nous voyons aussi de belles vaches, ce sont des vaches rustiques non laitières, les vaches d'Ereins : à Martigny se déroule annuellement le combat des Reines dans l'arène.

Après un petit arrêt à la douane où nous faisons quelques achats, de chocolat suisse entre autres, nous repartons pour le tunnel du Grand St Bernard long de 6 km, ouvert en 1964. (Le col est actuellement fermé, la neige y est encore abondante). Au long de la route dans une courbe, nous apercevons des marmottes qui jouent au milieu d'un terrain rocaillieux. C'est une joie et une surprise heureuse pour chacun, de pouvoir observer quelques instants ces petits animaux joueurs. L'ascension vers le tunnel se fait souvent en passages équipés de paravalanches très importants. Il y a 36 km à parcourir.

Là haut, au Col du Grand St Bernard, il y a l'hôtellerie construite par les moines qui hébergeaient les voyageurs perdus dans la neige qu'ils allaient rechercher avec leurs chiens célèbres : les St Bernard et leur collier portant une gourde de 'génépi'. L'été ou l'hiver on peut toujours s'y arrêter et s'y restaurer. Les moines y sont toujours, assurant leur mission d'accueil, mais les secours ne sont plus de leur responsabilité.

En Italie le territoire de la vallée d'Aoste est le plus petit de ce pays (160 000 habitants). Cette vallée, d'une longueur de 120 km, se termine sur la vallée du Pô. Elle fait partie du Piémont dont la capitale est Turin.

Les maisons, comme en Savoie, sont couvertes en lauzes. Cette vallée était jusqu'à Napoléon rattachée à la 'Maison de Savoie' et dirigée par les Comtes puis les Ducs de Chambéry. On y parle encore souvent le français.

Nous arrivons dans le village d'Etrouble ; c'est un village médiéval. Nous nous arrêtons près de l'Hôtel du Col Serena où nous allons déjeuner. Il fait 20°.

En attendant l'heure du repas, nous faisons le tour du village avec ses rues étroites bordées de maisons en pierres de granit et aux balcons très fleuris. Nous nous orientons vers le lavoir qu'il nous a été conseillé de ne pas manquer ! Après le déjeuner, qui fut très copieux, nous reprenons notre car direction AOSTE. ('UOST' du nom de l'Empereur Auguste qui est devenu 'AOSTE')



Nous admirons l'Arc de Triomphe « l'Arc d'Auguste » de l'époque gallo-romaine couvert d'un toit en lauzes et comprenant une porte principale « la Porte Prétorienne » par laquelle entraient les chars et deux portes latérales pour les piétons, fermées la nuit. Cet Arc ouvre la voie romaine qui entre dans la ville, la 'Via Roma', que nous empruntons pour visiter la ville et surtout le site gallo-romain et son théâtre.

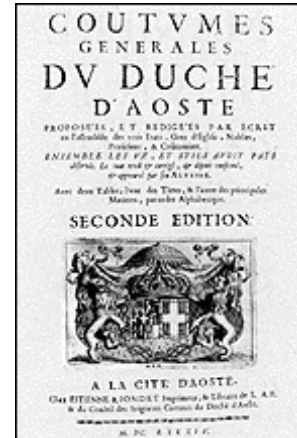
Les maisons occupaient la place qui fut dégagée dans les années 30 par Mussolini. Nous observons les murs qui protégeaient la ville avec ses tours et son chemin de garde médiéval, (pour leur construction, les romains ont inventé le coffrage). Du XI au XIIIe siècle de riches familles se sont installées dans ces tours, des gens de la 'Maison de Savoie' qui construisirent ensuite leur château. Nous nous dirigeons vers le théâtre romain. Il fait un soleil radieux ! Le site est, comme souvent, entouré de grillages protecteurs, il y a des colonnes de pierre et des arcades, puis le théâtre !

Les romains sont des gens pragmatiques et ingénieux. Constructeurs de routes, d'aqueducs, et de lieux culturels comme le théâtre en forme de cirque, à gradins de pierres très imposantes qu'on pouvait faire venir de loin, transportées sur des chariots. Les vestiges de ce que nous avons sous les yeux sont magnifiques et bien restaurés grâce aux fouilles faites au XXe siècle. Ce théâtre pouvait contenir 2500 personnes. L'acoustique y est parfaite. Chez les romains, le théâtre était ouvert à tout le monde.

Pendant cinq siècles Aoste fut une ville riche par le fait des caravanes qui commerçaient dans la région. Dans la deuxième partie du XIXe siècle, après Napoléon, la 'Maison de Savoie' crée sa propre monarchie et recrute ses architectes à l'école de Turin, ce qui donne des monuments néoclassiques comme la mairie, sur laquelle est encore inscrit 'HOTEL DE VILLE' en français ; on y parle le valdotain et les armoiries sont celles de Savoie. L'administration y sera française jusqu'à Mussolini qui refusa l'autonomie du Val d'Aoste et y imposa son régime. Mais la Vallée d'Aoste est libérée par les Français. Le Général De Gaulle aurait aimé prendre cette vallée mais ne put l'obtenir.

Nous continuons notre visite. Nous rencontrons deux statues de style moderne. Christine nous apprend que la ville est traversée par deux rivières, la Doira Baltéa, dite : la Doire Baltée en français. Et le Val d'Ayas qui est son affluent. (doire signifie : rivière.) Nous arrivons à la Collégiale St Pierre et St Ours qui fut érigée à l'emplacement du forum romain.. Le clocher est de style roman, la fres-

que de la voûte représente des épisodes de la vie de St Ours qui s'appliqua à combattre l'hérésie arienne sévissant dans la région, cela vers 523.



Une statue de St. Ours portant un oiseau sur l'épaule se trouve à l'intérieur de la crypte. Le cloître date de la même époque que le clocher, de style roman, avec charpente en bois voûtée du 15^{ème} siècle, de fines colonnes et de remarquables chapiteaux.

Nous arrivons à la cathédrale St Jean-Baptiste, du 12^{ème} siècle et remaniée au 19^{ème}

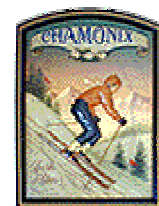
Le portique de cette cathédrale encadré de deux statues dans des niches, St-Anselme et St-Joconde, est dédié à Notre-Dame qui préside sur le fronton, entourée de Jean-Baptiste et de St Grat. La crypte est du Xe siècle et contient les reliques de St Emeric. Ces Saints sont régionaux ainsi que St Anselme originaire d'Aoste et qui fut évêque au Danemark. Le palais épiscopal, jouxtant la collégiale, est magnifique avec ses fenêtres à meneaux et ses armoiries papales.

Nous rejoignons notre car pour faire une halte touristique à Courmayeur, avant de nous engager dans le 'TUNNEL DU MONT-BLANC'. Cela nous permet de faire une petite visite rapide des alentours qui sont superbes et que les Chamoisards défendent avec acharnement.

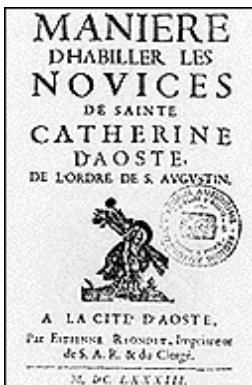
VENDREDI 28 mai

Notre séjour se termine dans la bonne humeur dans l'attente d'une prochaine sortie.

Arlette Legrand et Gilbert Merchez



Illustrations : G. MERCHEZ et sites INTERNET (Chamonix, Passy—Pays du Mont Blanc, Aoste, ...)





L'ACTIF NORD dans les Côtes d'Armor

Ce **lundi 13 septembre**, à 8h45 en gare Montparnasse, nous nous retrouvons sur le quai pour notre voyage d'automne en Côtes d'Armor. Les retrouvailles sont toujours un moment de ressourcement et de rapprochement, on fait le point, chacun s'informe, la famille, les absents, les anciens, tout ce tissu amical qui constitue les liens de l'Actif.

A 12h21 nous arrivons à Guingamp, le ciel, très instable au départ, se découvre après Lamballe et c'est par un temps de bel automne ensoleillé que Dominique, notre guide toujours appréciée depuis nos deux dernières escapades bretonnes de 2002 et 2003, nous attend.

Elle nous dirige vers le car qui nous transportera toute cette semaine. Un regard au passage au couvent des Ursulines, magnifique bâtiment de granit maintenant l'Hôtel de Ville et nous faisons notre première halte au restaurant le RELAIS DU ROY. C'est une jolie maison du XVIIe siècle, le porche est classé. La salle de restaurant est intime et agréable, le repas est délicieux et propre à nous placer dans une excellente forme pour le reste du voyage.

Guingamp n'a pas connu les bombardements pendant la seconde guerre mondiale ce qui lui a permis de garder son cachet d'origine. La place du Centre nous présente ses maisons de granit avec leurs façades à pans de bois et leurs petites fenêtres appelées « accolade ». Le granit devint obligatoire pour la construction des maisons dans toute la Bretagne dès 1720, suite à un incendie gigantesque. Dans certains hôtels particuliers on peut encore trouver des murs en torchis, qui était un excellent isolant très répandu dans le Nord.

Guingamp était une ville très commerçante, avec ses marchés et ses foires. Les riches hôtels particuliers appartenaient à des commerçants ou à des tisserands qui, grâce à la rivière 'Le Trieux' et sa navigabilité, pouvaient commercer et transporter les toiles tissées pour les voiles des navires au XVI et XVIIe siècle.

Actuellement c'est l'industrie agro-alimentaire qui est l'activité principale, après France Télécom à Lannion qui draine un personnel important mais qui est en voie de restructuration à cause des exigences de modernité. Guingamp est célèbre aussi par son Club de Foot.

Après une petite ballade digestive et quelques photos, nous prenons la direction de Ploumanac'h, où nous séjournerons pour ces quatre jours. Dans le car, Dominique nous invite à découvrir le PAYS du TRÉGOR et son histoire.



La Bretagne était autrefois divisée en évêchés. Dans cette région il y en avait trois : Celui du Comté du Léon à St Pol de Léon. Celui de Cornouaille à Quimper et du Trégor à Tréguier. Il y a eu jusqu'à neuf évêchés en Bretagne. Les traits blancs sur le drapeau breton les symbolisent.

Ici tout est traduit et on peut le vérifier sur les panneaux indicateurs où les noms des villes sont réécrits en langue bretonne.

A l'approche de Lannion sur le plateau, nous apercevons les antennes paraboliques de Pleumeur-Baudou où sont installés les Centres de Recherches et le Centre National d'Etudes des Télécommunications.

Dans cette région, l'agriculture est très développée avec d'immenses serres. Les agriculteurs se sont regroupés en coopératives légumières et La SICA a été créée à Paimpol, centre de production important.

Voyage des ACTIF / Honoraires NORD En Bretagne

Du 13/09 au 17/09/2004

Après un contrôle « paperassier » de gendarmerie qui fait perdre une demie-heure à David, notre chauffeur, Dominique nous fait un petit cours de toponymie et nous donne le sens de certaines racines de mots bretons comme :

- KER village, petit hameau,
- KER ADION « ion » étant « couleur » Fabricant de toile pour voile de couleur
- TY : maison
- TYCOSE vieille maison
- LINE trou d'eau
- GWI gros bourg
- LAN endroit de pierres. Au V et Vie siècles les moines fuyant les grandes invasions des Scots s'installaient dans des ermitages des 'LANS' de pierres
- TRI ou TREVE ancien TRIGASTEL « château ancien » GASTEL ou château
- MEN Pierre
- KEMPER confluent
- RUS rouge.

Baucoup de mots ont été francisés, avec des approximations qui ont parfois conduit à des réinterprétations en breton moderne qui en ont déformé le sens.

Nous traversons Perros-Guirec qui est très touristique mais qui garde une activité agricole importante. Saint GUIREC était un moine évangéliste arrivé au Ve siècle. Il est invoqué pour des guérisons d'abcès, pour les enfants en difficulté de marche, pour la clémence du temps. Les jeunes filles venaient le prier pour un mari dans l'année en lui piquant une épingle dans le nez. Si l'épingle s'y fixait, leur vœu s'exauçait ! ...

A la fin du XIXe siècle la ligne Paris-Brest a permis un fort développement touristique. Le petit village de pêcheurs à beaucoup évolué et les bateaux de pêche ont été remplacés par les bateaux de plaisance. Le port est équipé d'un bassin à flot qui retient l'eau et évite l'effet des marées.

Les maisons sont de grès et de granit rose. Dans la région, notamment à l'île Grande, il y a des carrières d'où l'on extrait du granit rose, blanc ou gris. Celui-ci a beaucoup servi pour paver Paris (dont le Bd Haussmann) ou pour sculpter des monuments comme la Croix de Lorraine à Colombey les Deux Eglises.

Au passage nous apercevons les « Sept Iles ».

Cet archipel est une réserve ornithologique classée « Réserve Naturelle » depuis 1912, sur laquelle se reproduisent les macareux- cet oiseau au bec coloré-, une espèce de pingouin, des fous de Bassan, des cormorans huppés qui à la saison des amours deviennent vert bouteille, des goélands, des huitriers pie, des guillemots. Il y a également une dizaine de phoques gris. Les fous de Bassan ainsi que les macareux migrent en Afrique. Leur colonie principale est en Ecosse.

Le phare de l'île aux moines est encore habité par un gardien, on accède au sommet par 83 marches pour bénéficier d'un magnifique panorama sur la côte de granit et sur le littoral. Vauban y construisit des fortifications pour y établir des douaniers surveillant cette région de contrebande très active.

Le car nous arrête près d'un énorme rocher rose. Le paysage est d'une luminosité superbe. La baie, les dunes, la falaise rocheuse... Quel cadeau ! Nous nous engageons sur le chemin des Douaniers pour une heure de marche environ. Dominique nous fait un petit cours de géologie. Ces rochers proviennent du magma ter-



restre qui, il y a 3 millions d'années, est sorti en fusion et s'est répandu sur 300km², l'eau s'y est infiltrée et, avec l'érosion, de multiples roches arrondies se sont dégagées sous forme de granit, composé de quartz, de feldspath et de minerai de fer qui lui donne sa belle couleur rose.

Tout en suivant le sentier balisé par la protection du littoral, nous admirons la baie, la falaise, les petites fleurs, les énormes rochers aux formes diverses. Devant nous une jolie demeure surplombe le paysage. C'est le Château Bali qui fut construit par un polonais et habité actuellement par un acteur de la télévision allemande. Il dit ne pas supporter le passage des bateaux, c'est paradoxal ! Il faut être masochiste pour s'installer sur le bord de mer et ne pas supporter les bateaux !.

Arrivés près de l'Oratoire de St-Guirec où la statue de bois fut remplacée par une en pierre car le nez du saint était trop raboté par les aiguilles des jeunes filles ! Dominique, profitant d'une crique nous fait découvrir les différentes sortes de varechs ou goémons « gwemon » en breton, c'est une richesse de la mer, Il y en a de plusieurs couleurs : brun, vert et rouge, qui ont des formes différentes, ils sont utilisés dans les cosmétiques, en cure de thalassothérapie. Les rouges sont des algues géliantes que l'on trouve dans les entremets et desquelles on tire l'agar-agar utilisé en pharmacie. Il y a les lacets ou « spaghettis de la mer » que l'on récolte et qui sont comestibles et les salicornes que l'on trouve fixées sur les rochers.

Nous nous rendons ensuite à Notre-Dame de la Clarté, une jolie chapelle érigée à la suite d'un vœu. Au XVI^e siècle le Seigneur Barac'h dont le navire se trouvait en danger dans les parages avait fait le vœu d'élever une chapelle à Notre-Dame, à l'endroit de la côte qui sortirait le premier du brouillard : ainsi fut construite cette chapelle sur la hauteur ; elle permet aux navigateurs de faire le point.

Nous y retrouvons l'enclos paroissial traditionnel en Bretagne avec une petite croix et non un calvaire. Le mur faisant le tour de l'église et son « échelier » permettant aux paroissiens d'entrer tout en barrant le passage aux animaux. Sous le porche, les statues en bois polychrome du XVII^e représentent les quatre évangélistes et une Sainte Anne : la grand-mère des bretons. Nous trouvons également le grand-père des bretons : Saint Yves ! Nous entrons dans la nef et admirons la voûte en coque de bateau renversée. C'est une charpente en châtaignier. Le retable du XVII^e de style baroque marque la contre réforme. Sur le côté gauche de l'autel, la Vierge de Procession est habillée de vêtements chatoyants. Le Grand Pardon est célébré le 15 août de chaque année. Le Chemin de Croix de Maurice Denis date de 1931.

Nous gagnons Ploumanac'h par la route de la corniche en longeant les plages de Trégastel - Ploumanac'h et le port où Dominique nous indique le moulin à marée. Arrivés à l'*Hôtel du Phare*, nous disposons d'une bonne heure avant le repas ce qui permet de prendre possession de nos chambres qui sont claires et spacieuses.

Mardi 14 septembre

A 9 heures, nous partons pour le Menhir de St-Duzec, Pleumeur-Bodou Trébeurden, la Pointe de Bihit, que nous n'avons pu voir hier. Puis, le château de la Roche Jagu et Tréguier où nous déjeunerons.

Dans le car Dominique nous explique qu'à l'époque antique, de l'an 1000 à 500 av. J.C, les populations nomades se sédentarisent et commencent à cultiver la terre au rythme de la lune et des marées. Ils se regroupent en villages, créent des lieux de cultes et utilisent des animaux pour déplacer les pierres dont ils avaient besoin. Au passage, elle nous conduit près d'un menhir qui a été modifié pour le christianiser et porte, à son sommet, une croix sur laquelle est sculpté un Christ et, sur la colonne, les instruments de la Passion. On peut y observer les vestiges d'un enclos paroissial. Nous partons ensuite pour Pleumeur-Bodou.

Ici nous faisons un saut dans la modernité. Des antennes paraboliques en pleine lande bretonne et un énorme ballon blanc le RADÔME - contraction du mot « radar-dôme » - qui a la capacité de contenir l'Arc de Triomphe et fait 60m de haut et 50m de diamètre et dont l'intérieur est maintenu à une température constante de 17° pour abriter une antenne - cornet de 340 tonnes. Il fut inauguré par le général de Gaulle. C'est de là qu'ont été établies les premières communications téléphoniques, télégraphiques et télévisées intercontinentales en 1962 par le satellite « Telstar ». C'est très impressionnant mais, dépassé par la technologie actuelle, ce « ballon » devrait être démantelé ou transformé en musée ce qui fera perdre 1500 emplois dans la région.



Nous entrons au Château de la ROCHE JAGU par une grande allée. Une maison tout en longueur sur notre gauche devait constituer les anciens communs. Un chêne séculaire magnifique fait l'admiration des connaisseurs. Le château nous fait face : c'est une grande bâtisse en moellons de granit rose surplombant la rivière du Trieux, en contrebas, au détour d'un méandre formant un ensemble superbe sous le soleil. Cette forteresse du XI^e siècle, démolie au cours des guerres, fut reconstruite en 1405.

La façade côté cour est agréable avec des cheminées curieuses, bien travaillées et des lucarnes, en contraste avec la façade opposée qui garde un aspect défensif et austère avec, au second étage, son chemin de ronde et sa grande tour surplombant la rivière. Au 1^{er} étage, les pièces à vivre se suivent en enfilade avec leurs fenêtres à meneaux d'influence française.

TREGUIER, ancienne cité épiscopale, bien que située à 15km de la mer commande l'estuaire grâce au confluent de deux rivières le Jaudy et le Guindy.

Nous nous arrêtons sur le port.

Les maisons d'armateurs, de grandes bâtisses avec leur tour de guet d'où ils surveillaient l'arrivée des bateaux, sont très colorées : bleu, jaune, vert, à pans de bois et, pour quelques-unes, les revêtements sont en état de restauration.

Les bardages d'ardoises sont importés d'Espagne. A l'origine l'ardoise était extraite dans les Côtes d'Armor et taillée à la main.

Sur la place, se trouve une statue d'Ernest Renan, écrivain né dans cette ville en 1823 et mort en 1892. Personnalité éminente de son siècle et chantre de la pensée rationaliste, il est représenté assis dans son fauteuil d'académicien. L'érection de cette statue aux abords immédiats de la cathédrale entraîna une polémique sérieuse dans cette ville traditionaliste.

La cathédrale est l'une des plus belles de Bretagne. Surmontée de trois tours, elle s'ouvre par trois porches. On y trouve la statue de St-Tugdual, moine évangéliste et 1^{er} évêque comptant parmi les sept évêques évangélistes de Bretagne dont St Corentin à Quimper, St Malo, St Pol dans le Léon, St Briec, St Sanson à Dol et St Paterne à Vannes. St Yves vint y vivre en ermitage, ce qui sera le départ de la première cathédrale de style roman élevée durant le Xe siècle. La tour Hastings de style roman reste le seul témoin du moyen-âge. Les travaux, interrompus durant les guerres de successions, reprennent au XV^e siècle. La nef est lumineuse avec ses arcades gothiques, ses voûtes aux clairs vitraux représentant des thèmes bibliques (scènes de l'Ancien Testament à gauche et du Nouveau à droite) qui sont l'œuvre de Hubert de Sainte-Marie maître verrier de Quintin.

Sur le côté gauche, le tombeau de St Yves date de 1890. Il reproduit celui érigé par le Duc Jean V de Bretagne, saccagé entre temps.

St Yves est le saint patron des avocats et des hommes de loi. Sa réputation s'est étendue à l'Europe entière et à l'Amérique. Des délégations d'avocats de partout se joignent au pèlerinage du Pardon qui a lieu tous les ans en mai.

Yves Hélori est né à Minihi-Tréguier. En 1253 il était étu-



diant à Paris, élève de Pierre Martin, puis à Orléans et à Rennes. En Bretagne il se fait prêtre et exerce à l'évêché de Tréguier les fonctions de magistrat. Il acquiert une popularité inouïe par son esprit de justice et de conciliation. C'était l'avocat des pauvres.

Dans la chapelle des Ducs se trouve le tombeau néogothique de 1889 et le gisant de Jean V mort en 1442.

Le chœur contient 46 stalles renaissances. Une magnifique verrière l'éclaire sur laquelle St Tudual et les moines fondateurs sont représentés. Dans la salle du trésor est gardé le reliquaire du « chef » de St Yves.

Après un moment de temps libre, nous nous retrouvons pour déjeuner à la *Crêperie des halles* dans une ambiance exceptionnelle où les crêpes flambées, copieusement arrosées, sont tout à fait déconseillées aux conducteurs.



De retour dans le car nous mettons le cap sur Plougrescant pour découvrir la chapelle de St Gonerri, connu pour son clocher penché. La flèche en plomb érigée en 1612 et installée sur une tour du Xe siècle s'est, petit à petit, couchée sous le vent. Lors de sa restauration, les habitants ont souhaité maintenir son inclinaison qui présente un attrait touristique certain. Cette chapelle avait un rôle défensif, on accédait à la tour par une échelle. Entourée de contreforts elle possède de petites ouvertures. Son calvaire, formé par l'assemblage de trois croix est à double face. St-Gonery est inhumé dans la chapelle. Son mausolée fût élevé en 1614 et le gisant repose sur une dalle sculptée portée par quatre lions.

A l'intérieur, le retable en bois peint représente des épisodes de l'Ancien et du Nouveau Testament et une statue en albâtre d'une Vierge à l'Enfant portant une colombe. Cette œuvre nous parvient de Grande Bretagne des ateliers de Nutingam. Dans le porche des statues représentant le 'premier évêque' de Tréguier, St-Tudual ainsi que St-Gonery, St Tréguier et St Yves avec sa sacoche à procès.

Nous reprenons notre circuit et longeons la côte des ajoncs. Dominique nous explique la vie extrêmement misérable des gens de cette région qui vivaient, à cette époque, en grande partie du « bris » des navires échoués sur les récifs nombreux de la grève. Ils favorisaient hélas parfois leur échouage à l'aide de falots qui se confondaient avec des phares dans la tempête. Ce fût la préoccupation de Colbert de placer suffisamment de douaniers pour lutter contre ces procédés et la contrebande qui régnait sur la côte. Les bris appartenaient au Roi !

Dominique nous conte quelques petites histoires ou légendes comme « Les lavandières de la nuit » ou « Le paysan et son fils » dont les Bretons sont friands et nous faisons halte pour une ballade vers le « gouffre » et « la petite maison » au milieu des rochers qui nous détend par ce beau temps et nous admirons les étendues de plage qui permettent, dans certains secteurs où le vent est presque permanent, aux amateurs de surfs de satisfaire leur passion.

Mercredi 15 septembre

8h30 : nous partons pour St Brieuc par Lannion, Guingamp, Port de Binic, St-Quay Portrieux; Kermaria. Cet après-midi l'île de Bréhat La Pointe de Bihit

Dans le car Dominique nous parle de la mer et de la vie des *ternevas* les pêcheurs au long cours partis 6 mois de l'année dans des conditions difficiles, dans le froid et sans nouvelles (pas de SMS en ce temps là !), seulement un courrier aux escales. Actuellement

les côtes subissent trop souvent l'effet des dégazages sauvages. Un centre spécialisé à St Brieuc, le C.E.D.R.E travaille à l'amélioration de la technologie des transports maritimes en vue d'éliminer les paquebots poubelles. Il participe activement aux commissions spécialisées au niveau mondial pour éviter le renouvellement des catastrophes comme celles causées par l'Amococadix en 1978, l'Erica ou le Prestige dont les boulettes de pétrole sont remontées jusqu'à Cherbourg

St BRIEUC, Préfecture des Côtes d'Armor est une ville active. Dans la zone industrielle sont implantées de nombreuses usines de transformation alimentaire, coopératives laitières et entrepôts frigorifiques.

L'industrie de la charcuterie crée de nombreux emplois. Nous profitons d'un temps libre pour visiter la ville et son marché.

Nous gagnons ensuite BINIC. Son port était très important autrefois. Aux XVe et XVIe siècles, 60 unités de pêche partaient à la pêche à la morue puis, St-QUAY PORTIEUX, ville dont l'origine remonte à un ermite gaulois, St-Quay, qui débarqua sur cette plage en 461. Nous sommes en baie de St Brieuc et, Autrefois, on y armait les bateaux pour Terre Neuve.

Le port est encore très actif, surtout avec la St Jacques, une pêche qui est toutefois très surveillée. Les pêcheurs dans les années 70 en pêchaient 4000 tonnes par an. Voyant la population des ces coquilles diminuer et informés par les scientifiques, les pêcheurs ont eux même créé les quotas de pêche par bateau : 1 à 2 h par jour. La coquille est draguée dans la proportion de 1000 à 2000 tonnes par an. Ainsi les gens vivent de leur métier. Le port s'est ouvert au tourisme et accueille les bateaux de plaisance.

Nous abordons KERMARIA en ISQUIT « maison de Marie qui vient en aide »(Notre Dame de Bon Secours). Le Grand Pardon est fin septembre et reste populaire, c'est le village de N.D qui guérit de tout. La chapelle est célèbre pour sa fresque macabre. Une salle au-dessus du porche était réservée à la justice durant le XVIe siècle. La fresque décore les murs au-dessus des arcades et représente une impressionnante danse macabre, des squelettes entourent les personnages : un roi, un prophète, un cardinal, un connétable, un archevêque, un chevalier chacun s'entretenant avec la mort selon un « huitain » placé sous chaque scène. Bien que restaurée au XIXe siècle, cette fresque est très abîmée.

Cette chapelle contient une nécropole où les nobles de la région se faisaient enterrer : certains ont fait embaumer leur cœur. On y trouve également des « boîtes à chef » (crânes) Devant un pilier à gauche du chœur se trouve une jolie Vierge en albâtre de Nutingam

Nous reprenons la route pour l'île de Bréhat avec une petite halte pour admirer les falaises de PLOUHAT qui s'élèvent entre 80 m et 104 m de hauteur : ce sont les plus hautes falaises de Bretagne. De là nous avons une vue magnifique sur la baie de St Brieuc. Nous continuons notre route et apercevons l'Abbaye bénédictine de Beauport, une ruine depuis sa vente en 1790 après la dispersion des moines. Nous traversons Paimpol équipé d'un port à flot et qui n'a pas de falaise contrairement à la chanson de Théodore Botrel.

Dominique nous parle d'un fléau important qui ravageait la région : l'alcoolisme. La création de l'association « l'Abri du Marin » qui se trouve dans de nombreux ports, permet de dispenser des cours sur l'hygiène et d'être à l'écoute des familles touchées, près de 2000 personnes y ont été soignées dans la région.

Nous arrivons à la POINTE de l'ARCOUEST où le bateau nous attend pour l'île de BREHAT.

Cette île est protégée. Les voitures y sont interdites, des tracteurs y assurent les différents transports. Elle mesure 3 km 5 sur 1 km 5. La visite s'y fait à pieds ou à vélo Elle est formée de deux îles jointes par un pont érigé sous Vauban.

En 15' nous faisons la traversée et nous débarquons dans une petite rade. Du fait de la marée basse (coef 110 !), le port normal est indisponible aujourd'hui. Cela nous permet de faire de la marche le long d'un sentier escarpé et un peu raide avant le repas qui nous attend à l'Hôtel Bellevue. Celui-ci est face à la mer et nous offre effectivement une vue splendide jusque sur la côte.



Après le repas un moment de temps libre permet à chacun de faire des achats ou de faire une petite visite et des photos. Les maisons sont petites et charmantes avec des jardins agréablement fleuris. Le climat ici est très agréable. Il n'y gèle jamais. La température en hiver est de 6° en moyenne grâce à l'influence du Gulf Stream

A 14h45 nous embarquons pour le tour de l'archipel bréhatin. L'île est entourée de nombreux récifs, de rochers de grès rose, de baies et de deux plages très fréquentées par les touristes. Nous admirons les deux phares, le phare de Rosédo construit en pleine terre et à la pointe de l'extrême nord de l'île et le phare du Paon. La promenade dure une heure.

Au retour, en remontant le chemin escarpé vers le centre il y a de jolies propriétés contenant de beaux arbres, eucalyptus et autres essences ; dans des prés minuscules quelques vaches ou des moutons broutent, partout des fleurs, hortensias, géraniums sur les rebords de fenêtres, du chèvre feuille le long des murets ainsi que de jolies fleurs bleues qui doivent être des agapanthes. Il y a peu de personnes dans les rues. Le groupe se dirige vers la chapelle St Michel et le moulin à marée. A 17h30 nous reprenons la vedette pour le retour par le pays du goémon : Trégastel, Trébeurden, la Pointe de Bihit. Dominique au passage nous montre l'île Grande où se trouve le centre de soins pour les oiseaux marins.

Nous arrivons à la POINTE DE BIHIT. De là nous voyons les Monts d'Arrée, la Baie de Lannion et situons Roscoff et la station balnéaire de Locquirec.

Jeudi 16 septembre

Notre programme nous conduit à Lannion visiter l'église de Brélevenez et nous poursuivrons vers Morlaix.

LANNION, s'étend de part et d'autre de la rivière Léguer qui est navigable, son port est situé sur cette rivière et a connu une grande activité au XVIIIe siècle avec les bateaux qui remontaient jusque dans la ville. Celle-ci a su garder son caractère 'vieille Bretagne'. Nous retrouvons les maisons à pans de bois et bardages d'ardoise. Nous en admirons dans le centre ville et près du pont bien fleuri qui nous rappelle Quimper.

Nous visitons l'église et son chevet roman du XIIe siècle, remanié au XIVe, une tour de surveillance date de la même époque. De là nous repartons pour

BRELEVENEZ, où l'église du XIIe a été construite par des chevaliers Templiers ou Trinitaires. C'est une église forteresse du XIVe avec un clocher ajouré pour le veilleur. Il faut gravir 140 marches pour y accéder.. Sa construction est en granit et schiste vert. A l'intérieur une grande verrière de style gothique flamboyant donne de la lumière. La nef est couverte d'une voûte en bois peint, restaurée en 1990. Elle comprend onze travées. Un Christ aux liens (ecce homo) en bois polychrome serait du XIIIe ou XVe siècle. Nous admirons un retable de la Trinité où Dieu le Père barbu trône au-dessus de la Croix et un Bénitier « prachandarium » ancienne mesure de blé correspondant au boisseau de froment, qui devait se trouver soit hors de l'église soit au château du Cruguil. Dans la crypte nous avons pu admirer une superbe mise au tombeau grandeur nature, de l'atelier Guérin.

Nous repartons pour Loquémau: cette côte est atteinte par les algues vertes générées par les phosphates et nitrates, les tractopelles font le nettoyage de la plage chaque jour.

Après un bon repas, nous reprenons le car sous un beau soleil et nous longeons la Corniche qui nous conduit à MORLAIX.

Cette ville se situe à la jonction du Léon et du Trégor. Nous nous dirigeons vers le viaduc qui enjambe la ville, élevé de chaque côté de sa rivière maintenant canalisée. Son port sert à la plaisance et aux relations commerciales avec le Léon. Du XVIIIe et XIXe siècle il y avait des manufactures de tabacs fondée par la Compagnie des Indes, une contrebande s'était organisée avec l'Angleterre. Des fraudeurs n'hésitaient pas à affronter le personnel de ces manufactures qui maintenant sont fermées.

Nous nous dirigeons vers le viaduc ferroviaire qui s'élève sur deux niveaux à 58 m de haut sur 285 m de long et, du premier étage

qui surplombe la ville, nous sommes impressionnés par le paysage et la perspective offerte entre les piliers des 14 arches.

La visite de l'Église de style gothique flamboyant et un parcours dans les rues commerçantes jusqu'à la maison de la reine Anne achèvent une journée bien remplie.

De retour à l'hôtel pour une nuit de repos bien méritée, nous préparons notre retour à GUNGAMP et, le lendemain vendredi, nous regagnons Paris avec dans le cœur un peu du ciel bleu qui nous a souri durant ces quatre jours de franche amitié.

Gilbert MERCHEZ d'après les notes d' Arlette LEGRAND



Crédits Photos : G. MERCHEZ

ACTIF SUD - EST



Les VŒUX DU PRESIDENT

Bonjour,

Une nouvelle fois, j'ai le plaisir de vous adresser mes vœux pour la nouvelle année.

Vœux en premier lieu de santé pour vous-mêmes et pour vos proches. Comme dit l'adage, '**Quand la santé va, tout va ..**'. Toutefois, je trouve cette phrase un petit peu restrictive. Certes, la santé est très importante mais la qualité de vie au sens large du terme l'est tout aussi.

Ainsi, je vous souhaite en second lieu une année **2005** favorable pour votre famille et vos relations avec vos proches. Que vos projets personnels puissent aboutir et vous procurer beaucoup de joie.

Il reste donc le volet professionnel et associatif, volet qui n'est pas le plus aisé à aborder. La facilité pourrait m'inciter à vous souhaiter une réussite professionnelle, ce que je fais bien volontiers.

Mais, je voudrais toutefois revenir sur la situation de l'ACTIF, situation qui n'est pas florissante.

Quelles qu'en soient les raisons, il faut reconnaître que notre association est malade. Sa maladie est sûrement due aux évolutions de la société civile et de la société SNCF, aux changements d'habitudes de vie des agents et des responsables, aux disparitions de métiers et d'emplois au sein de la Grande Maison, au manque d'anticipation et de motivation des responsables, ...

La liste pourrait être longue et ne saurait être exhaustive.

Malheureusement, le constat est là !

Nos adhérents sont de moins en moins nombreux, de moins en moins ACTIFs. Les appels du Comité National n'ont eu que très peu d'effet. Le bulletin a de grosses difficultés, même s'il représente le lien privilégié entre les différents ACTIFs. Notre association vit au travers de quelques membres sur qui repose le futur.

Mais pouvons-nous laisser tomber cette construction faite par nos anciens, qui sont maintenant des honoraires ?

Avons-nous les moyens de maintenir l'ACTIF à flot dans le contexte actuel ?

La réponse est très sûrement entre ces deux hypothèses.

C'est ce chantier que je souhaite ouvrir pour **2005** : La mutation de l'ACTIF vers une association qui réponde aux attentes des adhérents, sans faire table rase du passé, mais sans s'accrocher à des idéaux qui ne semblent plus accessibles.

Sur cette note que je qualifie d'espoir, je vous renouvelle mes meilleurs vœux pour **2005**.

Daniel GOUNELLE



La réunion de l'Assemblée Générale de l'ACTIF SUD EST a eu lieu le samedi 15 mai 2004, à 9h30, dans les salons du restaurant « Tante Alice » à Lyon.

1) Présents :

GOUNELLE/BOUVARD/LHOTELAIS/FROMENT/ CASANNOVA (père) CASANNOVA(fil)/BALMET/KLEIN/DEGAN/ LINECIER/ BALSON (monsieur et madame REY au repas)

excusés : LHERITIER/ DOUENCE/ ROUSSET /AMBERT /MICHEL / COMOY

2) Validité de l'AG :

L'AG est déclarée valable : (37 pouvoirs et 11 présents = 48 voix sur 75 Actifs)

3) Compte-Rendus CA et AG :

Les derniers CR de l'AG 2003 et des 2 derniers CA sont approuvés à l'unanimité.

4) Points des Effectifs :

Le point des effectifs au premier janvier 2004 est le suivant (par rapport à 2003) :

Montpellier : 3 (-3)	Chambéry : 13 (stable)
Lyon : 17 (-2)	Marseille : 7 (-4)
Dijon : 4 (-4)	Paris Sud Est : 18 (-3)
Clermont-ferrand : 5 (-2)	Direction : 8 (-3)

Total : 75 actifs et 99 honoraires

Il est à noter une prévision de 3 nouveaux retraités pour début 2004 et 1 seul nouvel adhérent

5) Conseil d'Administration :

Le CA est reconduit à l'unanimité. La composition du bureau est donc la suivante :

Président : Daniel GOUNELLE (à IGTL à compter de 9/2004)

Secrétaire : Philippe BALSON, chargé de la publicité

Trésorier : Patrick BOUVARD

Vice Présidents : - Jean Michel FROMENT, chargé de la plaquette et du bulletin du comité national.
- Jack CASANOVA

Commissaires aux comptes : Robert KLEIN et M. BALMET

Correspondants des honoraires : Robert KLEIN et Michel MARIE

6) L'ACTIF :

Point de la participation des « ACTIFS »... ; de la discussion (qui n'est pas la première à ce sujet), trois idées essentielles peuvent retenir notre attention :

- le côté « métiers » transparait de moins en moins dans notre association pour me laisser subsister que le côté « amical » ;
- les emplois du temps deviennent de plus en plus chargés laissant subsister peu de latitude afin de réfléchir et participer à notre association ;
- l'entreprise « surinforme », ce qui a pour conséquence de donner moins d'intérêt au partage d'informations au sein de notre association.

7) Publicité et Plaquette Annuaire :

Point sur la PUB ,sur la plaquette et sur le projet LEACOM ; Les recettes publicitaires 2004 ne sont guère avancées. L'actif Nord-Est n'ayant pas souhaité s'associer à la démarche LEACOM », la possibilité d'allègement du travail et lié à la confection de la plaquette annuelle se trouve caduque.

8) Point du trésorier :

Documents remis et commentés en séance par le Trésorier

9) Rapport du commissaire aux comptes :

Les comptes 2003 ont été audités lors d'une présentation des documents à Bourg-en-Bresse en avril 2004. Aucune anomalie n'est signalée par les commissaires KLEIN et BALMET. Quitus est donc donné à l'unanimité au tré-

PROCÈS VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE DE L'ACTIF SUD - EST

Le 15 Mai 2004 à LYON

sorier pour sa gestion des comptes de l'association.

Début 2005 un audit aura lieu aussi pour les comptes du gestionnaire du bulletin.

10) Présentation Week-end sur la région de Montpellier :

La région choisie sera les Cévennes. Les convocations seront lancées le 20 juin pour une réponse attendue le 14 juillet. Le départ et l'arrivée auront lieu à Nîmes. Le samedi le rendez-vous sera donné avant le déjeuner. Nous nous quitterons le dimanche après-midi après un déjeuner rapide.

12) Nouveau Statut : Vote après discussion, du nouveau statut de l'association (essentiellement motivé par possibilité d'intégration des DPX au sein de notre association)

Le secrétaire présente la nouvelle rédaction des statuts. À part quelques mises en cohérence vis-à-vis des filières, la motivation essentielle de ces nouveaux statuts est l'ouverture de notre association à ceux qui sont ou qui ont été DPX (Dirigeant de ProXimité). Les nouveaux statuts sont approuvés à l'unanimité. Après quelques corrections orthographiques et de forme, ils seront donc déposés (comme le prévoit la loi) à la préfecture de l'Ain.

13) Points des honoraires :

- 99 honoraires dont 7 veuves.

- 50% des retraités ACTIFS rejoignent le groupe des honoraires.

Quarante actifs honoraires étaient présents au voyage à Prague qui s'est déroulé sous un grand soleil . En 2005 il est prévu de visiter l'Aquitaine Nord : ce sera un voyage « reposant » pour permettre à une majorité d'honoraires de se retrouver, et de profiter au maximum de ces rencontres amicales.

14) Conseils de Discipline PSE :

Information sur les faits ayant motivé la convocation de conseil de discipline sur Paris Sud Est :

- il s'agit d'une douzaine de conseils de discipline concernant des agents de l'équipement : 6 Cadres, deux agents de maîtrise et six agents d'exécution ;
 - les faits reprochés remontent parfois à 1995 ;
 - la plupart des faits reprochés reposent sur des aveux lors d'audition par la surveillance générale ;
 - à l'exception d'un agent, les faits reprochés concernent des ventes de vieilles matières
 - quatre radiations sont envisagées (3 pour des cadres).
- À l'issue d'une discussion animée entre les actifs présents, les observations suivantes sont inscrites au compte rendu de l'assemblée générale :
- aucune hiérarchie ne pouvait ignorer la pratique des ventes de vieilles matières à l'équipement ;
 - sans juger la responsabilité éventuelle des agents à qui les faits sont reprochés, on peut constater la suppression par l'entreprise de quelques boucles de contrôle : inspecteur travaux, ex DV 45...
 - de même que la société évolue, il est souhaitable que la SNCF accompagne cette évolution est que les cheminots fassent preuve d'une plus grande rigueur vis-à-vis de pratiques ancestrales. Mais, comme le fait d'ailleurs le ministre de l'intérieur avec les limitations de vitesse, une information préalable concernant cette « nouvelle » déontologie doit impérativement avoir lieu et être commentée. Alors seulement, des faits qui ne sont pas conformes à la déontologie clairement explicitée pourront être sanctionnés. Ainsi fonctionne le droit et la justice.

Notre association tient aussi à exprimer clairement que nos comptes sont audités par deux commissaires aux comptes. Aucune recette du type « vente de vieilles matières » n'a jamais figuré dans ces comptes ni n'a jamais financé aucun de nos week-end . Nos comptes sont à disposition pour vérification de nos dires.

15) Articles pour les bulletins à venir

Le gestionnaire du bulletin est toujours à la recherche d'articles permettant d'informer nos collègues sur le métier, les installations, ou l'évolution des structures de l'entreprise.



**COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION DU CONSEIL
D'ADMINISTRATION DE L'ACTIF SUD-EST
À LYON
Le 20 Novembre 2004.**

La réunion du conseil d'administration de l'ACTIF SUD EST a eu lieu le samedi 20 novembre 2004, à 9h30, dans les salons du restaurant « Café des Étoiles » à Lyon.

1) Présents : GOUNELLE/BOUVARD/LHOTELAIS/FROMENT/CASANNOVA/KLEIN/BALSON

excusés : SUROWKA/ DOUENCE/ ROUSSET

2) Approbation des derniers Comptes-rendus :

Le dernier CR de l'AG 2004 et le dernier compte rendu du CA (présentation à finaliser) sont approuvés à l'unanimité.

3) Point des effectifs :

Le point des effectifs pour l'année 2004 est le suivant : 5 départs en retraite qui sont LABORIER, PICARD, COMOY, BONIN, RABIN. Nous avons une démission J. Ph. ELLUL.

Total : 70 actifs et 97 honoraires (dont 9 veuves)

Il est à noter 1 seul nouvel adhérent (réalisé par D. DOUENCE) en début 2004 : M. CAILLERET.

4) Énième Point de la participation des « ACTIFS »... : il faut relever que syndicats et partis politiques donnent eux aussi leur opinion pour l'ensemble d'un groupe social sans qu'ils soient forcément majoritaires voire significativement représentatifs de l'ensemble.

5) Point sur la PUB ,sur la plaquette :

Les recettes publicitaires 2004 se maintiennent. Pour 2005, l'actif Nord-Est n'ayant pas souhaité s'associer à la démarche «LEACOM », la possibilité d'allègement du travail et lié à la confection de la plaquette annuelle se trouve caduque.

6) Point du trésorier :

Bilan 2004 très positif (environ 3000 €) pour 2 raisons : les recettes publicitaires d'une assez bonne tenue et le coût modéré du week-end sur la région de Montpellier

7) Bilan du week-end à Alès :

Félicitations aux organisateurs : Daniel et Christine. Le temps a été au rendez vous. La visite du musée du Désert a été un moment passionnant et passionné des excursions . Nous n'oublions pas la bonne tenue gastronomique et œnologique de ce week-end.

8) Présentation de la dernière réunion du CN :

La participation était la suivante : 2 Actifs Sud Est (+ 1 au téléphone), 2 Actifs Atlantique et le Président.

De nombreux problèmes se font jour : existence de cette instance, participation de tous au bulletin

9) Calendrier 2005 des réunions Actif Sud Est :

Vendredi 28 janvier à 12h00 à Lyon (CA)

Samedi 21 mai à 9h00 à Lyon (AG)

Vendredi 24 juin à 14h00 par téléconférence

Samedi 1^{er} et Dimanche 2 Octobre (week-end familial) sur la région de Lyon sans doute dans le Beaujolais (à confirmer)

Samedi 26 novembre à 9h00 à Lyon (CA)

10) Régions sur lesquelles ont lieu les prochains week-end :

- En 2005 : Lyon
- En 2006 : Dijon
- En 2007 : normalement inauguration du TGV EST avec un week end sur Metz Nancy ?



COMPTE-RENDU DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE « Familles » de L'ACTIF SUD - EST

Week-end des 02 et 03 Octobre 2004, Gard et Cévennes.

Une cinquantaine de personnes s'étaient réunies en cette fin de matinée d'automne du 02 octobre en gare de Nîmes. Dans l'ensemble tout le monde fût à l'heure, notamment nos invités venus de l'Atlantique et du Nord.

Comme prévu au programme, vers 12 h le convoi s'ébranla pour garer, vers la rotonde du dépôt, les véhicules personnels de ceux qui n'avaient pas pris le train et pour prendre ensuite le bus. Nous pouvions ainsi commencer notre périple qui, une fois n'est pas coutume, devait débiter par un repas du samedi midi pris par l'ensemble du groupe.



Mine Témoin

Après quelques minutes de trajet, nous arrivons donc en périphérie de Nîmes (Nîmes ACTIVE !) où se trouve notre restaurant le NIMOTEL. Par une magnifique journée, nous déjeunons dans la véranda, baies ouvertes sur la terrasse d'été où nous pouvons admirer les trompe l'œil peints sur les murs d'enceinte. Ils recréent à merveille une ambiance provençale et chaleureuse. Le repas fini nous remontons dans notre car en direction d'Alès. Ainsi en route, nous profitons des explications de notre guide et organisateur, Daniel GOUNELLE, pour découvrir les paysages de la garrigue Nîmoise et ensuite d'Alès en Cévennes. Notre trajet en bus, donne l'occasion à Daniel de nous évoquer les dernières inondations et de nous expliquer les dégâts occasionnés. L'image de ces crues est encore dans nos mémoires et sur le terrain des traces sont encore visibles ...

Cette région d'Alès en Cévennes est riche en passé ouvrier et notre première destination va nous permettre de nous souvenir du passé minier qui a fait la réputation de cette ville et de son école des mines. Symbole du passé, nous parvenons à la mine témoin que nous allons visiter. Après une brève présentation sous forme de diaporama, notre groupe doit aller s'équiper pour descendre dans cette mine. Casqués, nous suivons donc notre guide, pour accéder au puits qui doit nous mener au fond. Bien réalisé, cet ascenseur, nous amène à quelques mètres seulement sous terre, mais l'essentiel y est. Nous avons eu l'impression de descendre à 300 voire 400 m sous terre. Nous débarquons dans une galerie, et durant plus d'une heure trente nous allons écouter sans nous lasser notre guide - ancien mineur de fond - nous raconter la grande épopée des mineurs du bassin d'Alès en remontant l'histoire. Au travers des 650 m de galeries et recoins, où les différents moments de l'histoire des mines sont reconstitués, nous pouvons ainsi découvrir les matériels, outillages, puis engins qui ont permis à ces mineurs d'extraire leur minerai de charbon. Nous y découvrons aussi la difficulté et les rythmes de travail qui marquaient les journées de ces femmes et hommes, « Les Gueules Noires », qui ont œuvré sous terre jusqu'à ces dernières années.



Notre trajet nous mène ensuite à ANDUZE « porte des Cévennes ». Ayant pris un peu de retard par la visite précédente, et ayant un planning très chargé pour notre soirée à l'hôtel, notre guide de l'office de tourisme nous fait faire une visite rapide et va à l'essentiel de l'histoire et des monuments d'Anduze. Nous visitons ainsi, la Tour de l'Horloge, les remparts dominant le Gardon - ce jour là si calme -, le temple, les rues qui montent vers l'église Saint-Etienne. Au détour de ses rues, nous découvrons les fontaines, nombreuses, et notamment la fontaine pagode. Depuis la plus haute antiquité, le site d'Anduze a été occupé par de nombreuses civilisations du fait de sa position défensive sur le rocher de Saint-Julien. L'ordre des Templiers y fut puissant et reconnu. Le protestantisme s'est ensuite implanté très tôt dans les Cévennes, et particulièrement à Anduze où une église est dressée en 1560. Nous terminons ainsi notre visite par celle du plus grand temple de France construit en 1823 sur l'emplacement des anciennes casernes des Dragons de Louis XIV. (celui de l'édit de Nantes...)



Nous aurons l'occasion de reparler protestantisme lors du récit de la suite de notre voyage... Notre soirée se passe ensuite à l'Hôtel des Acacias, magnifiquement rénové et, où l'accueil, la sympathie du propriétaire, n'en sont pas moins magnifiques et chaleureux.

Amoureux des produits du Terroir, tout comme notre organisateur Daniel, ils nous ont concoctés ensemble une dégustation de vins du Pays de Gard et de miels de pays. Pour terminer cette découverte des produits locaux, nous attendent dans notre chambre, en cadeau souvenir, une poterie d'Anduze, un assortiment de miel de garrigues et de confiture de châtaignes. Tout comme elle avait commencée, la soirée se déroule dans la bonne humeur au cours d'un repas dansant. Certains profiteront même de notre animateur magicien pour apprendre des tours de magie... Le dimanche, malgré une petite nuit pour certains, nous nous retrouvons au petit déjeuner avant de reprendre le bus en direction du musée du Désert. Ce musée, situé dans le petit village camisard de Mialet, retrace l'histoire du protestantisme et des luttes de religion qui eurent lieu dans les Cévennes. Nous découvrons dans ce petit musée une richesse historique que nous ne soupçonnions pas. Bravo au guide pour son exposé passionné.

Nous reprenons la route en direction de Ribeaute les Tavernes. Au détour d'un virage, nous découvrons, au passage, la bambouiserie et le petit train à vapeur cévenol. Au château de Ribeaute, nous sommes accueillis par la propriétaire qui fait visiter ce monument historique du XVIIème siècle doté d'un escalier monumental à double révolution. Nous y prenons notre repas dominical dans la salle d'armes. Le minutage de ce week-end et le respect des horaires de départ des trains, nous imposent de reprendre le bus vers 14 h 00. Certains d'entre nous, venus avec leur véhicule, profiteront de la gentillesse et du temps de la Châtelaine pour effectuer une visite plus approfondie. Nous nous séparons ensuite en gare de Nîmes pour prendre trains, voitures et rentrer chez nous en se promettant, une nouvelle fois, de se retrouver l'année prochaine sur la région de LYON. Merci aux participants de l'Atlantique et du Nord-Est de s'être joints à nous. **Merci, Christine et Daniel d'avoir à nouveau si bien réussi votre organisation du week-end familial.**





Voyage des ACTIF / Honoraires SUD-EST A PRAGUE

Du 26/04 au 01/05/2004



VZDY MEZI PRATELI... (*)

Après VIENNE en 1989 et BUDAPEST en 1999, les Honoraires SUD-EST achèvent avec PRAGUE, destination de leur voyage 2004, la découverte des trois grandes capitales d'Europe centrale. Certains voyageurs n'hésitent pas à proposer cette découverte en un voyage de quelques jours. Les Honoraires, eux, ont préféré prendre leur temps, pour mieux voir et davantage apprécier la beauté et le charme propres à chacune de ces villes de rêve et de prestige.

L'organisation de nos voyages repose sur une formule désormais bien rodée : voyage de six jours dont deux consacrés partiellement aux trajets, hébergement unique, en l'occurrence le confortable Hôtel GREEN GARDEN, visites en étoile dans une amplitude n'excédant pas dix heures, sauf cas particulier,

Les Honoraires SUD-EST et six amis et parents, partis à vingt-quatre de Roissy Charles de Gaulle et à seize de Lyon Saint-Exupéry, se retrouvent *Vzdy mezi prateli* (*), dans la convivialité et la bonne humeur qui leur sont si particulières. Le plaisir de ces retrouvailles, toujours attendues, se lit sur les visages, mais chacun a une pensée pour les couples LARGERON et LHERITIER, forfaités à quelques jours du départ en raison d'ennuis de santé des épouses.

A notre retour, nous apprendrons, avec soulagement, que Jeanne LARGERON est pratiquement guérie et que c'est en bonne voie pour Josiane LHERITIER. Nos amis auront beaucoup manqué au Groupe qui compte fermement sur leur présence en 2005, dans le nord Aquitaine puisque tel a été le choix retenu au terme de l'échange traditionnel.

La date du séjour avait été déterminée en tenant compte des voyages de l'UAED et de l'Amicale du SES, nos associations amies, et du mai musical de PRAGUE, ville qui est par ailleurs une destination très recherchée. Nous avons pensé à tout ... sauf aux Championnats du Monde de hockey sur glace et au 1er mai, jour de l'entrée de la Tchéquie dans l'Union Européenne. Ces deux événements ont généré parfois une animation particulière et inattendue sans qu'il résulte d'inconvénients dans nos visites.

Facteurs de réussite de ce voyage, comme de tout voyage, le temps et les guides. Le soleil est fidèlement présent durant tout notre séjour et la température oscille autour des 20° selon l'heure. C'est le temps idéal dont chaque touriste rêve. Marie CELIKOVSKA, guide et accompagnatrice, Georges LEBL, guide, après un premier contact peut-être un peu rugueux, se montrent en réalité d'un commerce agréable, infiniment disponibles, consciencieux et dévoués. Ils nous font partager leur érudition et leur attachement à leur beau pays. Leur érudition est tellement vaste que nous sommes parfois à la limite de la saturation et nous ne disposons pas toujours d'assez de temps pour découvrir à notre rythme, à notre guise. Mais pouvions-nous leur reprocher leur fierté d'être tchèques et leur envie de nous faire découvrir, même à l'excès, leur histoire et leur patrimoine ?

PRAGUE, c'est à l'origine, quatre villes : STARE MESTO, la Vieille Ville, MALA STRANA, le Petit Coté, HRADCANY, le quartier du Château, NOVE MESTO, la Nouvelle Ville. NOVE MESTO, avec son immense place VENCESLAS qui, longue de 750 mètres, ressemble à une avenue.

Nous découvrons PRAGUE dès notre arrivée, par un tour panoramique effectué sur le parcours aéroport - hôtel. PRAGUE, trop riche, trop belle pour être décrite en quelques lignes, il faut la découvrir à pied ; aussi, nous nous limiterons à jalonner sommairement notre itinéraire.

Le premier jour est consacré à HRADCANY, et notre première visite est celle du Couvent de STRAHOV, fondé en 1140, qui abrite, entre autres, deux remarquables salles de bibliothèque, les salles théologique et philosophique. Quel début ! A deux pas, point de vue panoramique sur le château et PRAGUE, la ville « aux cent clochers » ; les appareils photos et autres caméscopes sont activement sollicités !. Au cours de la descente vers le Château, nous admirons au passage la superbe façade baroque de l'église Notre-Dame de Lorette, son beau clocher à bulbe, et son concert de carillon marquant les heures.

Le Château, ville dans la ville, est un véritable complexe avec, notamment le Palais Royal, dont une partie, résidence du Président de la République, ne se visite pas. A midi, relève de la Garde à l'entrée du château. Nous ne la manquons pas et nous aurons plusieurs occasions d'assister, ça et là, à la relève des sentinelles. Ensuite, notre guide Marie nous entraîne dans une visite approfondie de la magnifique cathédrale Saint-Guy, dont l'harmonie générale et la richesse intérieure nous séduisent.

La découverte de HRADCANY se poursuit par la visite d'une partie de l'ancien palais royal. Au passage, nous apprécions l'étonnante façade blanche et ocre de la basilique Saint-Georges qui dissimule, en fait, l'une des plus jolies églises romanes du pays.

Après la Ruelle d'Or, surnommée la Ruelle des Alchimistes, nous descendons vers les Jardins du Palais Wallenstein. Séquence émotion, une participante perd le contact avec le premier groupe, mais est fort heureusement recueillie par le second groupe ; trois autres amis s'égarèrent, Georges, le guide, et Robert, partent à leur recherche... En vain, ils ont rejoint hôtel en taxi. Dans le bus du retour, ces péripéties inspireront quelques quolibets et joyeuses plaisanteries.

Deuxième jour, STARE MESTO. La matinée se passe dans le quartier juif : JOSEFOV, du nom de l'Empereur d'Autriche Joseph II qui protégea les Juifs d'Europe Centrale. Ce quartier est l'un des plus importants et des plus anciens quartiers juifs d'Europe. De sa visite, on peut retenir la Synagogue Pinkas, où sont gravés les noms des 77297 juifs tchèques victimes du nazisme, et le Cimetière juif avec ses 12000 pierres tombales implantées dans un désordre étonnant.

STARE MESTO, c'est aussi sa place, bordée d'édifices aux remarquables façades baroques, l'église Notre-





Dame de Tyn et ses tours Adam et Eve. C'est encore l'hôtel de ville et son horloge astronomique, dont, à seize heures, nous ne manquons pas le spectacle de personnages animés, l'église baroque Saint-Nicolas et sa vaste coupole ornée de fresques, la Tour Poudrière, la superbe Maison Municipale de style art nouveau, où nous avons déjeuné au pittoresque restaurant Plzenska.

Afin que la lassitude ne gagne pas les participants, changement d'horizon pour la troisième journée avec une excursion en Bohême centrale. Le matin, visite de l'ancienne ville minière de KUTNA HORA, qui s'est développée au 13ème siècle autour des mines d'argent. Au 15ème siècle, KUTNA HORA était l'agglomération de Bohême la plus importante après PRAGUE.

Au programme notamment, visite de la cathédrale Sainte-Barbe, de style gothique flamboyant avec sa surprenante toiture en forme de chapiteaux, puis « la cour des Italiens », le musée de la monnaie et une démonstration de frappe de monnaie à l'ancienne.

L'après-midi, visite du Château de KONOPISTE dont, après une série d'adaptations du château primitif, l'aspect actuel remonte à 1894. Cette ancienne résidence du prince héritier d'Autriche, Ferdinand d'Este (lui dont l'assassinat en 1914 allait déclencher la première guerre mondiale), abrite une impressionnante collection de ses trophées de chasse et des intérieurs remarquablement conservés présentant un indéniable intérêt. Avant de reprendre notre car, de pittoresques stands en bois, alignés comme à la revue, proposent

aux touristes du cristal de bohème, sous de multiples formes et dans des coloris divers, ainsi que des jouets en bois et autres souvenirs. Un temps libre permet à chacun de flâner, de fureter... et d'acheter.

Cette excursion nous permet de découvrir des routes et autoroutes de qualité, une campagne soigneusement cultivée et, dès la sortie de PRAGUE, à notre grand étonnement, des chevreuils et des lièvres en quantité surprenante... jusqu'au 1er mai probablement, date d'ouverture de la chasse pratiquée ici par de nombreux étrangers, allemands, français... D'une façon générale, nous emporterons de la Tchéquie une impression positive. Ce pays devrait vite se mettre à l'unisson de l'Europe.

C'est avec la visite de MALA STRANA et quelques heures de temps libre, pour le traditionnel « shopping » ou, par exemple, la visite du musée Mucha, que nous achevons notre séjour.

MALA STRANA, quartier le plus pittoresque et le plus baroque de PRAGUE, c'est la Vltava et son célèbre Pont Charles, trait d'union entre la vieille ville et MALA STRANA, emblème mythique de PRAGUE. D'une longueur de 500 mètres, il a été construit au 13ème siècle avec ses 16 piles en blocs de grès et ses statues baroques, évoquant l'histoire religieuse de la cité, installées au 17ème siècle selon le modèle du Pont Saint-Ange à ROME.

C'est aussi l'église Saint-Nicolas aux intérieurs baroques époustouflants.

MALA STRANA, c'est encore une pause bienvenue dans un bistrot pour y déguster un « sauvignon » morave et y fêter la Saint-Robert à la grande surprise de nos deux « Robert » CHANUSSOT et KLEIN, très touchés de cette délicate attention et, encore plus, de la cassette sur PRAGUE offerte par le Groupe.

MALA STRANA, c'est au sortir de ce bistrot, la rencontre avec une noce et de charmantes jeunes femmes qui offrent à chacun de nous un « Avatelní kolacky » ou gâteau de mariage, à la confiture ou au pavot, signe de partage de la journée des mariés. La tradition veut aussi que la mariée participe à la confection de ces gâteaux et que, dans les coins du four, on cuise des gâteaux un peu plus gros pour les offrir à des jeunes filles encore célibataires !

Un séjour à PRAGUE ne pouvait se concevoir sans une soirée musicale et folklorique lors d'un dîner dans le restaurant de la célèbre maison Rott dont la superbe façade est couverte de fresques peintes. Déception cependant, la prestation de folklore typique morave, le plus riche et le plus vivace en République Tchéque, a été beaucoup plus modeste que nous l'espérions. Notre voyageur, OK TOURISTE, qui nous a proposé globalement une prestation de qualité, saisi de cet « incident », a été le premier surpris par un phénomène nouveau : les restaurants limitent musiciens et danseurs pour accroître le nombre de tables et donc leur capacité d'accueil.

Les festivités dues à l'entrée de la Tchéquie dans l'Europe ont bouleversé la programmation des spectacles. Nous devons assister à une représentation de la « Flûte Enchantée » au Théâtre des Etats, celui dans lequel fut créé « Don Giovanni ». Finalement, c'est dans le magnifique Opéra d'état de PRAGUE, que nous assistons à une représentation de « Carmen ». Cet opéra dynamique et haut en couleurs, n'a pas déçu, bien au contraire, et n'a suscité aucun regret.

Comme il est de tradition, un dîner est prévu après le spectacle. A deux pas de l'Opéra, dans une élégante et confortable salle à manger de l'Hôtel Esplanade, chacun apprécie l'excellente prestation qui nous est servie.

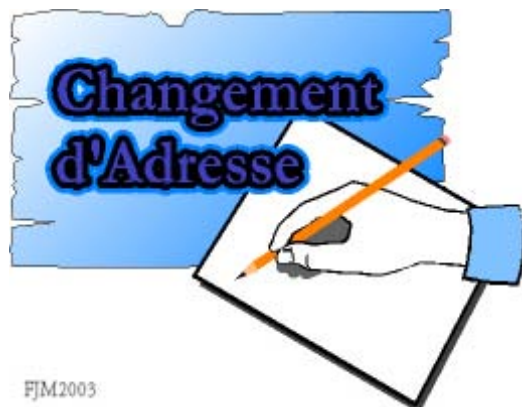
Telle est notre dernière soirée à PRAGUE. Une soirée, très réussie, qui clôt superbement notre escapade en République tchèque.

Nous quittons PRAGUE à regret, nous nous quittons avec encore plus de regret, mais heureux de ce beau voyage, et bien décidés à nous retrouver en Aquitaine, en 2005, encore plus nombreux, et « VZDY MEZI PRATELI »

Robert et Michel



(*) « toujours entre amis »



FJM2003

Encore nombreux ont été les NPAI du bulletin N°269 malgré le travail de mise à jour effectué par les secrétaires et trésoriers lors de la sortie du bulletin 268. Pour le bon fonctionnement de l'Association, faites connaître votre changement d'adresse auprès de votre trésorier.

Cela vous permettra de recevoir le bulletin « à l'heure » et permettra d'éviter les retours fastidieux et onéreux.

Origine des illustrations

« ClipArts »

illustrant certains articles :

« (c) SoftKey International Inc. »
Microsoft Clip Gallery, Micrografx
Draw 6, « Plus de 200 000 Clip
Arts » M.A. et Images Internet.

Photos : J-M. Froment et transmises par les honoraires.

« Le Patrimoine de la SNCF »
FLOHIC Éditions.
SNCF CAV et Sites Internet.

Détail du vitrail (sommaire et page au dos de la couverture) :

Ces images nous ont été aimablement fournies par un amicaliste retraité, on peut y trouver tout ce qui représente nos métiers : rail, traverse béton, signal, passage à niveau, gare, guérite, pont, tunnel, et si vous cherchez bien ...

Dans le prochain bulletin :

- ▶ Vos articles ...
- ▶ « Demain Saint-Lazare ... »
- ▶ Comité National, Assemblées Générales et Conseils d'Administration ATL, NE et SE. Articles et compte-rendu de voyages des Honoraires.
- ▶ Vos réactions sur notre bulletin et son contenu.

Transmettez des articles à votre Président. Merci

IMPORTANT—Infos de dernière heure :

Comme vous avez pu le remarquer deux événements (comme pour le numéro 269) se sont produits :

- *Livraison Tardive due à l'annulation de la parution en Juillet/Août.*
- *Édition Couleurs en quadrichromie (photos et clip art)*

Vous devez cela à plusieurs raisons précédemment évoquées qui ont empêché que le bulletin 270 puisse être édité à temps et qu'il possède une certaine cohérence. Sa parution a été ainsi repoussée à Janvier pour les vœux sur décision du Comité National.

Mais nous espérons que cette édition « colorisée en quadrichromie » (si tout marche bien), nous permettra de nous excuser auprès de vous, fidèles lecteurs, et qu'elle permettra dorénavant à d'autres et nouvelles plumes de s'intéresser de plus près à sa continuité.



POUR ADHÉRER à l'A.C.T.I.F.

Prenez contact avec le Président du Groupement de votre Région

Vous trouverez ses coordonnées en page 1 de ce bulletin.