



# Fiche documentaire

## C. Le chemin de fer réel

### 6. Le chauffeur et le mécanicien, des métiers d'hommes !

#### Objectifs pédagogiques :

- Prendre conscience de l'évolution des modes de vie : trains d'hier et d'aujourd'hui
- Comprendre le fonctionnement d'une locomotive à vapeur

#### Programmes scolaires :

- Découvrir le monde : Se repérer dans le temps

Fiche documentaire complémentaire : Le fonctionnement d'une locomotive à vapeur (C5)

Fiche activité complémentaire : Le fonctionnement d'une locomotive à vapeur (C5)

Visite associée : A la découverte du train-jouet, A toute vapeur (Voir fiche E3)

Les 1ères locomotives à vapeur n'ont pas de cabine de conduite, mais une simple plateforme découverte, disposée à l'arrière, devant le foyer et les instruments de commande, recevant le mécanicien et le chauffeur. Georges Stephenson lui-même, pour sa célèbre *Locomotion* tirant le 1<sup>er</sup> train entre Stockton et Darlington en 1825, n'a même pas cette plateforme, et se cramponne, comme il peut, sur une planche longitudinale posée en hauteur sur le côté de la chaudière, parmi les bielles en mouvement.

Mais dès 1829, avec sa *Fusée*, la plateforme apparaît et fixe immuablement la place de l'équipe de conduite à l'arrière de la locomotive, entre, d'une part, le foyer, et d'autre part, le tender, véhicule attelé en permanence et transportant le charbon et l'eau. C'est dire l'importance du chauffeur, puisque c'est cette fonction qui place, définitivement et pour toute l'histoire de la locomotive à vapeur, le poste de conduite à l'arrière, réunissant le mécanicien et le chauffeur. Cependant, pour le moment, ce poste de conduite est une simple plateforme : les compagnies ne veulent pas d'abri pour l'équipe et craignent qu'une simple tôle protégeant le mécanicien et le chauffeur de la pluie et du vent gêne la visibilité ou favorise, par un excès de « confort », l'endormissement...

Vers 1840-50, l'équipe de conduite affronte les intempéries et l'air froid, ayant tout juste droit à une bâche amovible que l'on peut tenter de mettre si vraiment il pleut à verse ! Et, fièrement, le mécanicien tient à se faire admirer lors des entrées en gare, debout sur la plateforme bien dégagée, coiffé de son chapeau haut de forme qui marque son importance et son rang social, même s'il est détrempé !



# Fiche documentaire



A partir de 1860, les locomotives sont dotées d'une tôle protectrice verticale disposée devant la plateforme, sur le dessus du foyer, et munie de 2 « lunettes » vitrées. C'est sommaire, mais cela coupe du vent et des escarbilles. Puis, timidement, le dessus de tôle est incurvé en arrière, par-dessus les têtes de l'équipe de conduite, prenant une forme dite en « queue de pie ». L'élégance des locomotives des années 1870-80 sera donc d'être en habit, et avec des lunettes !

*Le mécanicien est ainsi le chef de bord et il est responsable de la conduite de l'engin. Il supervise son entretien au dépôt. Le chauffeur, placé du côté opposé, est chargé de la conduite du feu et doit « produire du gaz » (c'est-à-dire produire de la vapeur) en fonction de la consommation de la locomotive, de la vitesse, du poids du train et du profil de la voie. Le chauffeur charge le charbon de toutes ses forces au démarrage, lors des accélérations, des montées : c'est lui qui crée la force motrice de la locomotive. Il ne sert à rien, pour le mécanicien, d'ouvrir en grand le régulateur de vapeur s'il n'y a pas de vapeur...*

Le mécanicien surveille les signaux, les appareils de contrôle, mais, dans les faits, les deux hommes font tout à bord, c'est un couple indissociable, le chauffeur surveillant les courbes, les signaux qui se présentent dans son champ de vision, le mécanicien aidant le chauffeur à charger le foyer s'il le faut ou veillant sur le niveau d'eau, ou ouvrant l'injecteur d'eau alimentant la chaudière...

Il ne faut pas oublier aussi le long travail préparatoire effectué au dépôt pendant plusieurs heures avant le départ : allumage du feu, surveillance de la montée en pression, huilage, graissage...