Le tandem chauffeur-machiniste

Nom : chauffeur et machiniste

Domaine professionnel : personnel roulant

Compétences : Le chauffeur alimentait en combustible et en eau la locomotive à vapeur tandis que que le machiniste conduisait le train

Date : 1835-1969

Métier assimilé : conducteur

Ancienne dénomination : mécanicien : terme utilisé surtout en France pour parler du machiniste



Buste d'un machiniste de locomotive à vapeur, P. Befayt, 1968 (Réf. 7727)

Historique

Le 5 mai 1835 a eu lieu l'inauguration de la première ligne de chemin de fer belge. Lors du voyage inaugural entre Bruxelles et Malines, les locomotives de l'époque, appelées alors *remorqueurs* étaient conduites par des machinistes[1] anglais [2]. Ceux-ci vont conduire les premières locomotives circulant sur notre réseau. Ils vont entrer en grève en 1836, lorsque le directeur des chemins de fer, G. De Ridder, décide de baisser leur salaire, le jugeant trop élevé ! La plupart des machinistes vont refuser la décision et abandonnent leur machine, la laissant sans conducteur ! Dorénavant, ce sont les ingénieurs eux-mêmes qui vont devoir assurer les parcours.

L'histoire du premier machiniste belge

Le *Père Gérôme* serait le premier machiniste belge. On raconte que, alors qu'il était apprenti machiniste au chemin de fer, il apprend que les machinistes anglais font grève et se dit qu'il conduirait bien un train ! « J'en parlai à l'ingénieur Raguenau au moment où il descendait de sa plate-forme, en arrivant à

[1] Le machiniste était appelé *mécanicien* en France et dans de nombreux ouvrages traitant des métiers ferroviaires
[2] Les locomotives La Flèche, Le Stephenson et l'Eléphant sortaient des ateliers Stephenson de Newscastle, en Grande-Bretagne.

Anvers. Il m'accepta sans hésiter, signa mon billet et me dit : « Allez à Tirlemont, il n'y a personne là pour conduire ». je pris immédiatement mon service. » Agé d'à peine dix-huit ans, il restera machiniste pendant une quinzaine d'années puis deviendra contremaître et cinq ans plus tard, chef d'atelier. Il prend sa retraite en 1886 et décède en 1907. Est-ce une légende ? En tous cas, c'est une belle histoire !

L'accès au métier



Uniforme d'un machiniste des Chemins de fer de l'Etat en 1838, James Thiriar (Réf. 2372)



Uniforme d'un chauffeur des Chemins de fer belges en 1850, James Thiriar (Réf. 2371)

On entrait aux chemins de fer comme chauffeur ou aspirant-machiniste avec le rêve de devenir un jour machiniste ! La première fonction prépare en fait la suivante.

Les emplois de machinistes sont à conférer à la suite d'un concours interne. Ne peuvent y prendre part que les chauffeurs ayant une conduite irréprochable, comptant quatre années d'ancienneté et plus en cette qualité et réunissant les conditions d'aptitudes pratiques et théoriques indispensables. Ils devaient également passer une visite médicale sévère pour prouver qu'ils avaient les aptitudes physiques indispensables.

Après la théorie, vient la pratique : aucun machiniste ne peut rouler s'il n'a pas démontré par un examen pratique, subi devant un machiniste-instructeur, qu'il est capable de conduire un train.

Un tandem soudé

Les métiers de chauffeur et de machiniste sont intimement liés et les deux forment habituellement une bonne équipe très soudée, aux fonctions complémentaires. Leur principale obsession ? « Faire l'heure », c'est-à-dire « être dans les temps".
Chaque machiniste était titulaire de **sa** propre machine et avait la responsabilité de l'entretenir et de la bichonner.
Dans les remises ou ateliers, les machinistes et les chauffeurs sont placés sous les ordres des fonctionnaires qui les dirigent. En route, ils dépendent de l'agent chargé du commandement du train. Dans les gares, ils dépendent du chef de station.
Le *livret réglementaire du chauffeur et du machiniste* mentionne les responsabilités du machiniste vis-à-vis du chauffeur : il a le chauffeur sous ses ordres et assure la conduite de la machine avec lui et les serre-freins[3]. D'autre part, le machiniste a pour devoir d'instruire son chauffeur, notamment de lui apprendre à soigner, entretenir et conduire une locomotive et de lui faire connaître la signification des signaux.


Machiniste et chauffeur au travail (Réf. Z00694d)

Le service du machiniste est réglé par des instructions que l'on peut résumer comme suit :

- Entretien en parfait état de toutes les parties de la machine ;
- Visite minutieuse et fréquente pendant les heures de service ;
- Obéissance immédiate à tous les signaux ;
- Attention constante sur la route ;
- Ralentissement aux points dangereux ;
- Observation des prescriptions spéciales relatives aux lignes à simple voie ;
- Conduite régulière des trains dans les délais voulus.

La prime d'économie

Suivant le type de machine et la nature du train, il était alloué une consommation déterminée de combustibles et de matières de graissage. Elle est prévue suffisamment large pour que les agents puissent effectuer leur parcours dans de bonnes conditions. Une prime d'économie de combustible sera instaurée afin de stimuler les machinistes et les chauffeurs à gérer au mieux leur consommation. Mais en fait, celle-ci variait surtout en fonction des contraintes matérielles plus que de l'art de la conduite du feu.

[3] Le serre-frein était posté dans une guérite dépassant de la toiture et située aux extrémités d'une voiture. Hiver comme été, de jour comme de nuit, bravant le froid, la chaleur ou la pluie, il attendait, debout, d'être invité à serrer le frein. Il avait également un rôle de surveillance du train.

De 1835 à 1853, le combustible employé exclusivement dans les locomotives belges était le coke. Mais son prix augmentant en fonction de la demande, il est remplacé par du charbon et les briquettes.

Le travail

Comme dit plus haut, avant d'être machiniste, il fallait faire ses preuves en tant que chauffeur.
Le métier de chauffeur consistait à créer et à maîtriser le feu afin de maintenir constante la pression de la vapeur. Ceci dépendait de la qualité du charbon, du type de train, … Pour maintenir le « volume » de son feu, le chauffeur devait l'alimenter par petites pelletées, réparties en couches minces sur toute la surface de la chaudière.
C'était un métier physique ! Tout le trajet était en effet effectué debout[4] et il fallait alimenter le feu en continu. Or, la locomotive dévore énormément de charbon ! Pour un trajet de 2 heures, on estime environ que 3000 kg de charbon seront soulevés par pelletées par le chauffeur. A la station (la gare), son travail consiste à remplir le tender en eau. La locomotive est conduite par le machiniste à la hauteur de la grue hydraulique afin que le chauffeur *fasse l'eau*.
Entre le chauffeur et le machiniste régnait une forte entraide et collaboration. Il fallait avoir une confiance réciproque sans défaut pour pouvoir affronter les difficultés de certains parcours ou lors de coups durs en cours de route. Bien que leurs tâches soient clairement réparties, l'un et l'autre se donnaient régulièrement des coups de main et formaient un véritable tandem.

Le service



Le machiniste et le chauffeur occupés à lubrifier les bielles et les engrenages d'une locomotive à vapeur de type 29 (1D Consolidation) (Réf. Z05148)

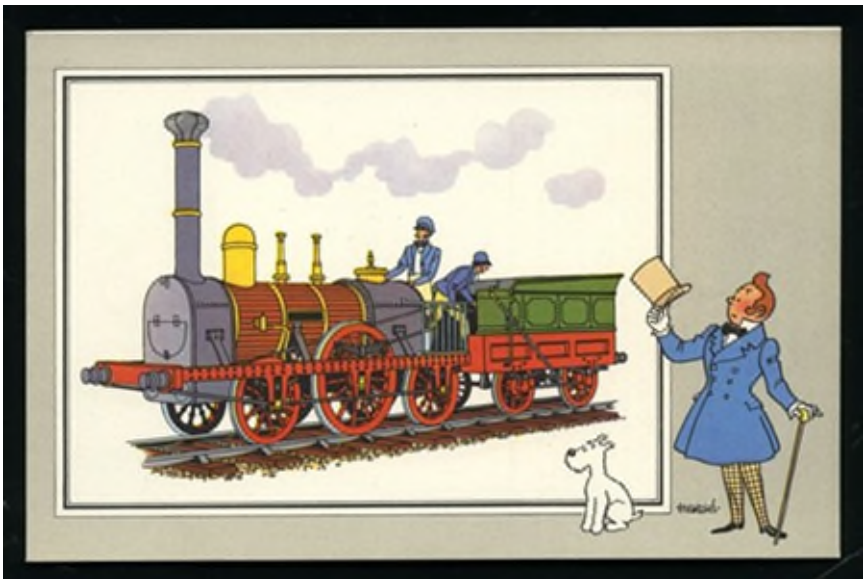
Chauffeur et machiniste prennent leur service en même temps.
Le service du matin pouvait commencer entre minuit et 6 h du matin.
Avant le départ de la locomotive, il fallait la préparer pour le service de jour ; ce qui prenait environ une heure. Il fallait également vérifier le niveau de l'eau dans le tender, vérifier si il y avait assez charbon, de graissage et de sable. [5] Il fallait également entretenir et approvisionner les lanternes et les lampes à carbure. Le chauffeur devait préparer les briquettes pour *monter* le feu, nettoyer le plancher de la cabine et faire briller les tôles et cuivres du poste de conduite.
En cours de route, le machiniste surveille la voie, prêt à arrêter la locomotive au moindre obstacle ou au premier signal. Le chauffeur quant à lui doit surveiller l'alimentation de l'eau de la chaudière et le chargement du foyer. Lors de manœuvres, il est également chargé de serrer et d'ouvrir le frein à main.

[4] Parfois, on voit de petits tabourets dans les cabines de conduite, permettant de se reposer un peu.
[5] Le sable est stocké dans la sablière de la locomotive et est utilisé pour empêcher le patinage en cours de route.

Au terme de sa journée de travail, le machiniste visite sa locomotive et examine son état. Le chauffeur, lui, nettoie son feu, le couvre et vide la boîte à fumée. Il remplit d'eau la chaudière, veille au chargement du tender, desserre les soupapes, ouvre les purgeurs et prépare tout pour le prochain voyage.
Le soir, la locomotive est rangée dans une remise, à côté d'une grande gare. Mais, ordinairement, la locomotive restera en chauffe permanente, nuit et jour. L'entretien du feu incombait à *l'allumeur* qui, généralement, rechargeait la chaudière plusieurs fois durant la nuit. Le charbon brûlait sans être activé et l'eau restait très chaude mais sans atteindre la température nécessaire pour provoquer l'ébullition.
On éteignait le feu que lorsque c'était vraiment nécessaire. Par exemple, pour un entretien. On disait alors qu'on *jetait le feu*.
Pour mettre une locomotive *hors feu*, on noyait le feu avec de l'eau. Dans les ateliers, des fosses étaient prévues pour récupérer les cendres et les braises. Après, il fallait le rallumer, ce qui prenait entre six et huit heures avant que l'eau bouillante monte en pression.
Le binôme chauffeur-machiniste est tenu par des horaires de prestations parfois très éprouvants. Des accidents graves sont même survenus dus à la fatigue lorsque, écroulés de sommeil, ils ne sont plus assez vigilants.

Les conditions de travail : la cabine de conduite

Les conditions de travail, à deux dans la cabine de conduite, sont éprouvantes.
Sur les premières locomotives circulant sur le réseau belge, le machiniste se tient à l'arrière sur une plate-forme découverte, entourée d'un garde-corps.
Lui et le chauffeur sont exposés aux intempéries, rôtis près du foyer et glacés à l'arrière. En été, la chaleur du foyer[6] s'ajoute à la température extérieure.
En cas de nécessité, le seul équipement est un lourd manteau épais ou un pardessus de toile cirée, considéré comme l'abri le plus rationnel contre les intempéries !



Collection d'images « Voir et Savoir - le chemin de fer – Série 1 », Hergé et Edgard P. Jacobs (Réf. 11015)

La cabine de conduite va se transformer au cours des ans. Ouverte à tous vents dans les premières années[7], elle va progressivement offrir plus de protection tout en maintenant une visibilité parfaite au machiniste.

[6] Près de 200 degrés
[7] Initialement, on pensait que même la protection la plus élémentaire conduirait à une diminution de la vigilance du machiniste !

Dès 1865, l'Etat belge va installer sur les locomotives Belpaire deux petits auvents de part et d'autre du foyer.

En 1872, un abri rudimentaire les remplace et est appelé *baquet* par le personnel.

La locomotive type 51 est l'une des premières locomotives belges équipées d'un véritable abri pour le chauffeur et le machiniste. Dix ans plus tard, les abris sont pourvus de grandes échancrures latérales, ce sont les abris Webb, du nom de son inventeur.
On retrouve des abris similaires sur les locomotives type 17 en 1898 et type 30 en 1900. Les locomotives type 18 qui vont suivre sont caractérisées par leur abri aux parois latérales munies de trois fenêtres.

Dès 1905, les locomotives de l'Etat belge seront dotées d'un abri normalisé dont les parois latérales comportent deux fenêtres à glissière.



Cabine de conduite de la locomotive de manœuvre 1152 (type 51) exposée à train World (Réf. D4090-5)


Locomotive à vapeur 1038 des Chemins de fer de l'Etat belge équipée d'un abri de type "baquet" (Réf. Q1173)

Au milieu des années 1930, on adopte des abris fermés à l'arrière et munis de portes latérales, constituant ainsi de véritables cabines. Enfin, un peu de confort !

La fin d’un métier



Le dernier train à vapeur pour transport des voyageurs (Réf. Z00538)

Le dernier train de passagers tracté par une locomotive à vapeur a quitté la gare d'Ath, le 20 décembre 1966, pour finir son parcours à Denderleeuw.

Ce n'était pas tout à fait la mort de la vapeur. Certaines locomotives à vapeurs ont encore tracté des convois de marchandises et d'autres ont été utilisées pour des manœuvres dans les gares.

Le 1er janvier 1967, 66 locomotives à vapeur sont encore reprises dans les effectifs de la SNCB. Le 24 février, il en restait 44. Le 29 mars, un procès-verbal interne met fin officiellement à la traction vapeur.

Avec elle disparaissait aussi la profession de chauffeur. La conduite de locomotive diesel ou électrique n’exige en effet qu’un seul agent. Il a donc fallu recaser certains machinistes ou chauffeurs. Beaucoup sont devenus conducteurs de locomotives de manœuvres ou convoyeurs.

Catherine Walravens
Février 2023

Bibliographie succincte

Articles : Le centenaire de Léopold Docq. Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB, n° 59, 01-07-1961, p.29, K23592

Leopold Docq vierde zijn honderdste verjaardag. Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS, n° 59, 01-07-1961, p.29, K23593

Ontmoeting met een pionier van de stoomtrein, Dit wil zeggen. Maandblad voor het personeel van de NMBS, n° 1, 2004, K711150

Rencontre avec un pionnier du train vapeur, C'est à dire. Mensuel destiné au personnel de la S.N.C.B., n° 1, 2004, K710958

DELBOS G. Des mécanos dans l'angle mort, Historail ; n° 32, 01-01-2015, p.28-39, K605818

HAYEN H. Beroepen bij het spoor. Bestuurder van één Vervoerder van velen, Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS, 01-05-2010, p.36-39, K413147

HAYEN H. Les métiers du rail. Les lignes n'ont plus de secret pour eux. Les machinistes et les conducteurs, Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB, 01-05-2010, p.36-39, K412887

RIBEILL G. Des primes de charbon ou l'art de stimuler mécaniciens et chauffeurs (1840-1860), Historail n° 52, 01-03-2020, p.40-61, K709011

RULOT N., HENNIG E. Note sur la réorganisation des théories du personnel roulant des chemins de fer de l'Etat belge, Bulletin de l'Association Internationale du Congrès des Chemins de fer, Vol. VI, n° 2, 01-02-1924, p.150-171, K701479

Livres : Administration des chemins de fer de l'Etat belge. Livret réglementaire du chauffeur et du machiniste - Première partie, Paris : Imprimerie nationale, 1917, 219 p. A702550

Livret réglementaire du chauffeur et du machiniste. Bruxelles : Chemins de fer de l'Etat belge, Traction et Matériel, 1921, 219 p. A00089

LABRIJN P. De Gids voor Locomotief-Machinisten en Stokers. Een Handleiding voor Machinisten en Stokers bij Spoor- en Tramwegen, en hen, die het willen worden, Spoor- en Tramwegambtenaren, Beambten en Studeerenden. Voor Nederland, Nederlandsch-Indie, De Transvaal en België bewerkt. Utrecht : A.W. Sijthoff's Uitgeversmaatschappij, 1907, 900 p. ill. B700126

LEROY A. Traité pratique des machines locomotives à l'usage des mécaniciens, des chauffeurs. Paris : Librairie centrale des sciences, 704 p. A578800

SCAILLET H. Au temps de la vapeur...Le chauffeur de locomotive ou l'art de conduire un feu. Liège : GTF Editions asbl, 1996, 77 p. B12005

SCHOUTERDEN J. Van stoom naar stroom. Een historisch onderzoek naar de sociale gevolgen van de afschaffing van de stoomtractie bij de NMBS. (Masterproef). Leuven : 2017, 78 p. C700846

TORDEUR A. Le machiniste des Chemins de Fer Belges. Traité descriptif et pratique à l'usage du mécanicien, du chauffeur et de l'aspirant machiniste des Chemins de fer de l'Etat Belge. Chapitre premier. Chapitre II. Service du machiniste. Chapitre III. Fourniture de locomotives. Réception, essais, surveillance de la construction, choix des matériaux. Chapitre IV. Nomenclature des parties essentielles d'une locomotive. Supplément. Gosselies : Emile Tordeur, 1909, 340 p. ill. C571627

VARLET. Chemin de fer du Nord. Centre d'instruction. Règlement général des mécaniciens et chauffeurs et annexes. Lille : Danel L., 1930, 11 p. B700675

Pour une recherche plus approfondie, veuillez consulter notre base de données avec les mots-clés suivants :

Catalogue Bibliothèque* : *machiniste, chauffeur

Collection musée* : *machiniste, chauffeur