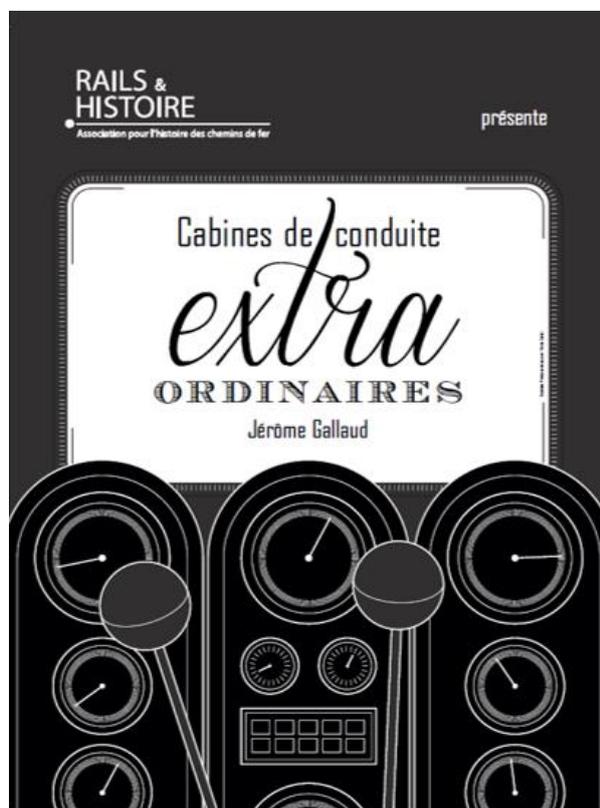


Résumé :



Découvrez grâce à cette exposition plusieurs dizaines de cabines de conduites et de locomotives extraordinaires, des années 1900 à nos jours.

Tantôt intrigantes, étranges ou résolument impressionnantes, ces singulières cabines de conduite assureront un véritable voyage temporel !

Coût de la location :

	1 semaine	2 semaines	1 mois	1 à 2 mois
Affiches	200€	350€	500€	800€
Panneaux	300€	450€	600€	900€

Si vous êtes une **association loi de 1901**, un **établissement scolaire ou d'enseignement supérieur**, alors la location de l'exposition est **gratuite**.

Dans ce cas, **précisez votre situation** sur notre formulaire de contact [en ligne sur notre site](#), ou en nous contactant via l'adresse électronique contact@ahicf.com

Bon à savoir :

Matériel fourni :

- Format affiches : 18 affiches plastifiées format A0, avec œillets en métal aux 4 extrémités de chaque affiche.
Poids total : 13 kilogrammes.
- Format panneaux : 18 panneaux en PVC format A0, percés aux 4 extrémités de chaque panneau.
Poids total : 82 kilogrammes.

Paiement :

- Le paiement de la location de l'exposition se fait par **virement bancaire**, à l'ordre de :
Rails & histoire – Association pour l'histoire des chemins de fer
Crédit Agricole Île-de-France
IBAN : FR76 1820 6001 7965 0665 4972 556
BIC : AGRIFRPP882

Transport :

- Rails & histoire **prend en charge le transport A/R de l'exposition**, depuis ses locaux vers l'organisme emprunteur et vice-versa.

Assurance :

- L'exposition itinérante doit être assurée « Clou à clou », c'est-à-dire entre le jour de son départ et le jour de son retour.
- **L'assurance est à la charge de l'organisme emprunteur.**
- En cas de casse, détérioration ou perte d'éléments concernant l'exposition durant la durée de celle-ci au sein de l'organisme emprunteur, Rails & histoire se réserve le droit de demander les compensations suivantes à l'organisme emprunteur :
 - Affiche : 22€ par affiche cassée, détériorée ou perdue.
 - Panneau PVC : 116€ par panneau cassé, détérioré ou perdu.

Promotion et communication :

- La promotion et la communication autour de l'exposition pour le compte de l'organisme emprunteur **seront réalisées par ce dernier**, tandis que Rails & histoire se réserve le droit de communiquer pour son compte.
- Sur tout support et medium de communication physique ou virtuel, la mention « Exposition réalisée par Rails & histoire » **devra être présente.**

Contacts :

- Sylvère Aït Amour, responsable culturel de Rails & histoire.
 - Tel +33 (0)7 68 43 12 69
 - Mail sylvere.aitamour@ahicf.com
- Corine Chan Peng, responsable de l'administration associative de Rails & histoire.
 - Tel +33 (0)1 58 20 51 01
 - Mail corine.chanpeng@ahicf.com

Exemples de l'exposition

Afin de vous donner une idée de l'exposition en elle-même (contenu, graphisme, illustrations...), retrouvez au sein des pages ci-dessous des exemples d'une partie de l'exposition que vous pourrez louer.

SPECIMEN

INTRODUCTION

Quand on évoque la cabine de conduite, on pense généralement à un espace prévu en tête du train - à ses deux extrémités si le train est réversible - espace dans lequel va pouvoir officier le conducteur qui aura sous les yeux les commandes et contrôles qui lui sont nécessaires, tout en disposant d'une vue parfaite vers l'extérieur, en particulier vers les signaux qu'il pourrait rencontrer. Si on parle de l'*abri* de la machine à vapeur, terme plus habituel que *cabine* dans ce type de matériel, on voit immédiatement un espace placé à l'arrière de la locomotive, derrière le corps cylindrique de la chaudière et à l'opposé de la cheminée caractéristique de ce mode de traction. Ces images mentales sont assez largement ancrées pour être représentées dans le code de la route et sur les pictogrammes rencontrés dans les transports en commun ou sur les panneaux indicateurs de nombreuses villes.

TRACTION ANIMALE AU SÉNÉGAL VERS 1900 Source : Ligne Dakar à Saint-Louis du Sénégal, RGCF, juillet-août 1938. *La vie du Rail Outre-mer.*



PANNEAU A8 CODE DE LA ROUTE / PICTOGRAMME TRAIN

© Lutin Userfab 2018.



Or si ces représentations sont bien conformes - à leur stylisation près et sans tenir compte de l'archaïsme du panneau routier - elles n'ont pas vocation à reproduire l'incroyable variété des cabines de conduite que l'on a pu rencontrer dans l'histoire ferroviaire, dont certaines méritent bien le qualificatif d'extraordinaires, dans le sens étymologique du mot et non, bien entendu, dans le sens de merveilleux que l'on rencontre souvent.

C'est à cette variété d'agencements que ce texte est consacré et non à une étude exhaustive de toutes les cabines atypiques. J'y présenterai en première partie les abris, voire les cabines, de locomotives à vapeur aux dispositions peu courantes. Une seconde partie sera dévolue aux autorails, automotrices et cabines des rames réversibles, la troisième s'intéressant aux locomotives diesel et électriques.

Bien sûr, lorsque la cabine de conduite est « extraordinaire », c'est en règle générale parce que le matériel qu'elle équipe l'est aussi. Il est certainement rare qu'un matériel prévu ou existant ait été équipé d'une cabine très différente de ce que l'évolution « naturelle » laissait attendre...

© Rails & histoire

SPECIMEN

Pour aller encore plus loin dans « l'effacement » du conducteur, il faut déplacer sa cabine vers le haut. C'est bien sûr ce qui a été réalisé dans les nombreuses michelines et autorails à kiosque des années 1930-1950, nous y reviendrons, car la finalité n'était alors pas du tout de concevoir des matériels touristiques. Ici, je parle de véhicules ferroviaires vraiment conçus pour l'agrément du voyageur et dans lesquels le conducteur n'a pas été pour autant sacrifié !

Premier exemple, les rames ETR 300 « Settebello » des FS ²⁹, apparues en 1952.

FIGURE 43 ■ ETR 300 «SETTEBELLO» DES FS Source : photorail.com



Le *Settebello*, dont les aménagements sont l'œuvre des architectes et designers Gio Ponti et Carlo De Carli, représente le triomphe de la technique et du design italiens du tout début des années 50. Intégrées pendant quelque temps dans le luxueux parc des *Trans Europ Express*, ces rames circuleront pendant une quarantaine d'années. On peut remarquer sur la figure 45 la qualité de réalisation du pupitre de conduite, dont l'aspect est inhabituel à cette époque.

FIGURE 44 ■ ETR 300 «SETTEBELLO», PUPITRE DE CONDUITE

Source : Breda.



Il est vrai que les *Bugatti* français des années 1930 disposent, eux aussi, de places assises situées tout à fait en tête de rame, le conducteur occupant un « kiosque » situé au centre de la caisse. Mais la démarche est totalement opposée à celle des initiateurs du *Settebello* : chez *Bugatti*, on a voulu faire une cabine de conduite et des commandes économiques, en plaçant le conducteur au plus près de la mécanique ; la mise à disposition de places « face à la voie » n'est que la conséquence d'un choix technique dont je dirai un peu plus loin, dans la partie concernant les autorails à kiosque, tout le mal qu'on peut en penser ! On retrouvera cette disposition – et sa motivation – dans l'autorail SNCF X 3800 Picasso, tout au moins à l'extrémité opposée au moteur.

FIGURE 45 ■ SALON DU «SETTEBELLO» ETR 300

Source : Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0.



LES RAMES PANORAMIQUES DU MOB ³⁰

Bien que les lignes du MOB soient intégrées au système suisse des transports et assurent donc un véritable service public régional, le MOB exploite aussi des trains à vocation touristique affirmée, disposant de voitures panoramiques où tout est fait pour que le voyageur puisse profiter pleinement des paysages traversés. Pour cela, les rames *Panoramic Express*, *Crystal Panoramic Express* et autres *Golden Panoramic Express*, ont vu leur locomotive passer dans le corps du train afin que la rame dispose à ses deux extrémités de voitures-pilotes avec salon d'observation, la cabine de conduite ayant migré sur le dessus de la rame, à l'instar de celle du *Settebello*.

Mais malgré la qualité et l'élégance de ces trains, leur cabine surélevée leur apporte-elle une véritable supériorité ? Par rapport à la capacité d'un train, celle du salon d'extrémité restera toujours marginale : une dizaine de places à chaque extrémité. Peut-être faut-il admettre que l'image de marque du train suffit à justifier une telle opération...

FIGURE 46 ■ CRYSTAL PANORAMIC DU M.O.B. Source : 24heures.ch



UN NOUVEAU « KAMEEL »...

C'est en quelque sorte la même démarche qui a poussé en 1954 les NS ³¹ à réaliser une variante d'un autorail de la série omBC en le dotant de salons d'extrémité. L'objectif n'était pas d'en faire un autorail touristique mais un autorail d'inspection comparable aux « autorails de direction » alias « autorails de commandement » qui ont été utilisés en France (ABJ3 X3215, Picasso X3896, X3900...). Et la modification par rapport au modèle de série fut d'importance, avec report des deux cabines en position surélevée. Car ici, on a bien réalisé deux cabines et non un seul kiosque, comme on peut le voir sur la Figure 48. C'est ce qui a valu son surnom de *Kameel* (chameau) à cet autorail hors du commun. La photo de la cabine (Figure 49) permet d'évaluer la visibilité offerte au conducteur (son apparence a été légèrement modifiée par les appareillages récents qui y sont installés). En même temps que comme autorail d'inspection, le « Kameel » a été affrété pour des voyages à la demande jusqu'en 1991. Il a été remis en état de marche en 2008 et depuis 2019, il est présenté au Musée des chemins de fer d'Utrecht.

FIGURE 47 ■ NS «KAMEEL» Source : Door Roel Hemkes <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=32072235>



FIGURE 48 ■ CABINE DE CONDUITE DU «KAMEEL» DES NS

Source : Door Steven Lek Eigen werk, CC BY SA 4.0. <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=63854283>



FIGURE 49 ■ SALON DU «KAMEEL» DES NS Source : Door Steven Lek Eigen werk, CC BY SA 4.0. <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=63854278>



²⁹ F.S. : *Ferrovie della Stato* (Chemins de fer de l'état), compagnie ferroviaire historique de l'Italie.

³⁰ M.O.B. : Compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland Bernois.

³¹ NS : *Nederlandse Spoorwegen* (Chemins de fer néerlandais), Opérateur ferroviaire historique des Pays-Bas.

SPECIMEN



**VITESSE
EXACTITUDE
CONFORT**

© RAILS & HISTOIRE

FIGURE 63 • AFFICHE D'ALBERT BRENET. Source : Collection personnelle.

Il semble bien que l'éternel débat sur la position du pupitre - latérale ou centrale - n'ait alors pas déchaîné les passions : de centrale sur la motrice, la position est devenue latérale sur la remorque !

Lors de la modernisation « lourde » des RGP, en 1985, les éléments deviendront symétriques, le pupitre passera en position latérale mais sans excès du fait d'un pare-brise dissymétrique et l'intercirculation, si elle a été maintenue entre motrice et remorque, devint évidemment impossible entre éléments (Figure 64).

FIGURE 64 • MISE EN PLACE DU « MASQUE » DE L'INTERCIRCULATION SUR UNE REMORQUE RGP

Source : « Un beau voyage », Section Centrale Cinématographique SNCF.



Ces panneaux amovibles auraient certainement pu être remplacés par des portes, solution souvent adoptée dans les mêmes années par d'autres constructeurs. Ainsi FIAT et Breda ont-ils livré aux FS à partir de 1955 plus de 700 autorails de type ALn668 couplables par trois et disposant d'une porte masquant l'intercirculation quand celle-ci n'est pas utilisée et rabattue à l'extérieur, le long de celle-ci dans le cas contraire. L'esthétique est ainsi sauvegardée, même si la cabine de conduite reste très étroite.

FIGURE 65 • ÉLÉMENT RGP MODERNISÉ (1985) Photo : Gilbert Laurent.



FIGURE 66 • CABINE DE CONDUITE D'UN AUTORAIL ALN 668 FS

Source : Railfaneurope.net - Photo : Emanuele Rava.



FIGURE 67 • AUTORAIL ALN668 DES FS

