NOTRE ASSEMBLÉE GÉNÉRALE SE TIENDRA LE SAMEDI 2 MAI À 10 H
à notre local à l'école de Serres

Compte-rendu n° 53 de mars 2026

Le dernier voyage de la 241 P 9
La 241-P-9 a 1.679.308 kilomètres au compteur. Elle quitte le Mans le lundi 16 septembre 1974 à 10 h 00.
À bord : L. Ferron, ancien titulaire de la machine, et MM. Chesneau et Boscher ; tous trois du dépôt du Mans.
Le graphique de route porte sur 448 km à effectuer à 80 km/h. La machine remorque un tombereau de briquettes ainsi qu'une voiture B6 Ouest.
Elle fait une halte au dépôt de St-Pierre-des-Corps, en gare de Poitiers, en gare d'Angoulême, traverse Coutras sans arrêt à 20 h 21 et arrive à Bordeaux à 21 h12…
… La machine est accueillie à Guîtres avec la solennité qui avait encore cours à l'époque : discours du Président de la AAATV Bordeaux, discours du Maire de Guîtres, musique par l'Harmonie locale et défilé des majorettes. Un degré de festivité qui connaît, en ces temps, ses dernières années.
Selon la tradition, la machine est immobilisée bielles hautes en voie 3, et en gardant le nez vers son dernier dépôt. Elle restera en plein air pendant deux ans, le temps qu'un abri soit construit et inauguré à nouveau en grande pompe.

En conclusion ultime, sur la feuille de route du Mans à Bordeaux, le « Mécru » (mécanicien de route), L. Ferron, et le chauffeur, ont apposé leurs signatures. M. Ferron y ajoute une sorte d'épitaphe résumant 150 ans de traction vapeur, dans une formulation émouvante qui en dit long : « *Du temps où nous étions encore des hommes* ».
Unecto SNCF

La 241, c'était la "Mountain" !
Le dernier paragraphe est déchirant et la 241 P ne roulera plus jamais. Pourtant plus d'un million de kilomètres, ce n'était pas beaucoup.
Il y aura bien une 241 P qui va survivre grâce à des amoureux de ces belles machines :
"Après 13 ans de restauration minutieuse par une équipe de passionnés, elle est remise une première fois en service en 2006 afin de sillonner les voies ferrées de France et d'Europe. " nous dit le site de la 241 P 17.
Cette 241 P 17 a été classée "monument historique" mais aujourd'hui, elle ne roule pas, elle est en réparation au Creusot, à l'usine de la Société des Forges et Ateliers du Creusot (SFAC), anciennement Établissements Schneider.
Imaginez vous qu'elle est tombée en panne le jour de son 75ème anniversaire, le 28 septembre 2025 !



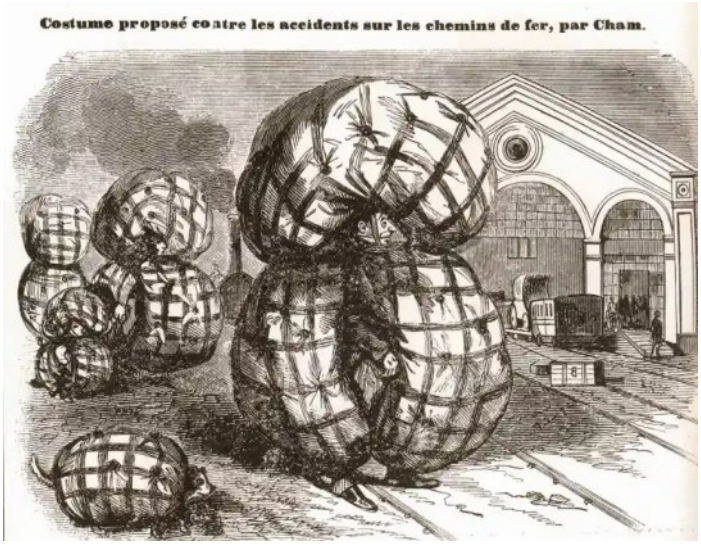
Mais, rangez vos mouchoirs, la 241 P va avoir sa revanche, regardez la photo, elle va entrer sur le réseau de Serres Express Rails 05 ! Vous la voyez, là, sortant de la rotonde. Elle va être soumise à des essais tout d'abord, puis elle tirera des voitures voyageurs.
Bienvenue à la superbe 241 P. 1 !

samedi 7 et samedi 14
Nous avons évoqué dans le dernier compte-rendu, le passage à niveau, le futur passage à niveau qui doit être installé sur le réseau.
Actuellement la route s'arrête, faute de pouvoir franchir la voie. Effectivement, ça fait un peu désordre, une route qui franchit allègrement la voie ferrée !
Vous vous souvenez peut-être qu'en juillet 2023, je vous avais raconté un souvenir de Jojo dans lequel, là aussi, route et rails n'étaient pas séparés. Il s'agissait non pas d'une route qui traversait la voie mais d'une voie qui traversait la route !
C'était à la carrière de Montmaur. On écoute Jojo :

À cet endroit, à Montmaur, dans les années 70, la voie ferrée traversait la route. Seul existait un feu banal de signalisation.
Nous roulions toujours à vue, très doucement, on arrive à la route, on regarde de tous les côtés, les feux fonctionnent, un camion est arrêté, tout est en ordre, on peut y aller. On continue notre marche avant quand débouche une voiture qui n'avait pas dû voir le feu et qui doublait le camion à l'arrêt !!! Le 66 000 lui est passé sous le nez ! Le mec, il a dû se faire une sacré peur !

Sur la voie étroite, on a tout remis à neuf. C'est un chantier qui comme tous les chantiers a pris un peu de retard à cause de problèmes dont on vous a parlé.
Tout a été changé dans la petite gare de Lez Fontarache :
Non seulement les rails, les aiguilles…
Mais, il a fallu du coup refaire le ballastage…
Et enfin l'ajustage du pont tournant mécanique (à manivelle).
C'est plus vite fait à écrire qu'à faire !
On comprend que plusieurs samedis ont été et vont être consacrés à ce gros chantier.
Nous le suivrons pas à pas.

samedi 21
Horreur, misère ! La 241 P, la Mountain, n'a pas passé les tests avec succès.
Elle est trop grande, elle déraille, elle n'est adaptée au réseau. On va la remiser et la réparer comme celle qui est au Creusot.
Car, tout espoir n'est pas perdu, Antoine a une idée. Il va essayer d'alourdir le boggie-avant trop léger (dans ce modèle, le moteur est dans le tendeur) pour faciliter l'adhérence aux rails avec… des plombs de pèche.
Mais attention ! Il ne s'agit pas de "fondre les plombs", rappelez-vous que c'était le pire déshonneur des mécanos et à des chauffeurs.
Il y a d'autres expressions pour traduire l'infamie, on dira aussi : on a fait "rôtir le chaudron" ou encore on a fait « griller la bouille ». Le glossaire cheminot est des plus expressifs et il est très riche !
À quoi servaient ces plombs ?
C'est encore une fois Clive Lamming qui nous répond :
"Après les premières explosions et pour éviter, si possible, leur renouvellement, les ingénieurs ont placé des passages entre le foyer et la chaudière, obturés en permanence par des « plombs » qui, en cas d'excès de chaleur, fondent : alors l'eau encore contenue dans la chaudière vient inonder le foyer et éteint le feu. On appelle cela « fondre les plombs », expression qui se transformera en « péter les plombs » sous l'influence d'une modernité actuelle dans laquelle tout le monde devient fou.
Il est arrivé toutefois, et jusqu'à la fin de la traction vapeur, que la vapeur, malheureusement, ait été plus rapide que les plombs, créant des explosions épouvantables."



Justement, j'ai trouvé cette caricature qui propose en cas d'explosion inopinée de la machine un costume de protection qui laisse sceptique…

Gérard est toujours occupé à la construction du bâtiment voyageurs assorti d'un bar de la gare de Lez Fontarache. Le chantier avance mais il faut encore fabriquer les vitres et pour cela demander de l'aide. À Alain Pialat, bien sûr, qui nous a déjà prêté mains fortes.

Il en est de même pour le chantier que poursuit Jean-Paul qui travaille, comme tout "cantonnier" qui se respecte, à la construction de la route qu'emprunteront les camions pour aller de Lez Fontarache à Carabès.

Une autre route est en cours de finition, elle attend d'être goudronnée, elle passe près de la gare de la voie étroite que l'on aperçoit au fond.



Sur la photo qui suit,
c'est justement cette petite gare qui est mise en valeur.

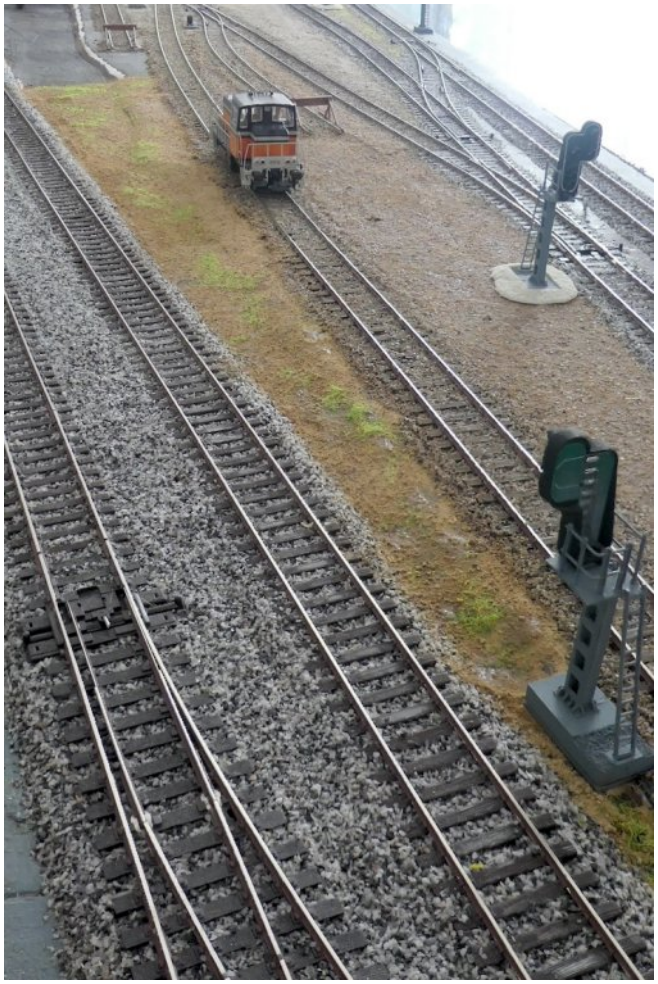
On voit se détacher **le château d'eau** indispensable au temps de la vapeur.
Les locomotives ont soif et elles sont avides, même celles circulant sur une voie étroite.

Le chemin de fer va devoir tout de suite capter l'eau, la transporter, la filtrer, la traiter et même la choisir (gare au calcaire !). On utilise autour des gares et des dépôts, les sources, les fleuves et les rivières. Cela veut dire installer des kilomètres de canalisations et des grues hydrauliques pour le remplissage rapide des tenders. Avec la contrainte énorme de devoir se ré-alimenter en cours de route. En volume, une "vapeur" consomme plus d'eau que de charbon.

On voit aussi le **petit pont tournant mécanique** dont nous avons parlé quelquefois.



Sur la photo suivante,



On constate que **le sol** commence à être décoré et, ce, par… Antoine qui se lance peu à peu dans la réalisation des décors avec l'aide de Gérard et ses conseils éclairés.

Pierre s'est initié, lui aussi. Mais il s'agissait d'un apprentissage destiné à mettre en marche le réseau. Je ne vous apprends rien en vous disant qu'il est informatisé, il faut donc savoir utiliser le logiciel et cela s'apprend !
Pierre qui a l'habitude des TCO et des téléphones et/ou tablettes, a, cette fois-ci, utilisé l'ordinateur. Il a noté la procédure de démarrage ainsi que celle de l'arrêt du réseau. Ça pourra servir…

samedi 28 (merci à Gérard pour le compte-rendu qui suit)
"Gérard a pensé à amener des plombs pour lester Billy-the-locoterror, espérant faire disparaitre les problèmes de captation de courant. Mais. . . quelque soit le lest, les problèmes persistent. Et il semble que le problème ne soit pas la prise de courant, puisque souvent le phare avant s'allume, mais Billy ne bouge pas ! Affaire à suivre.

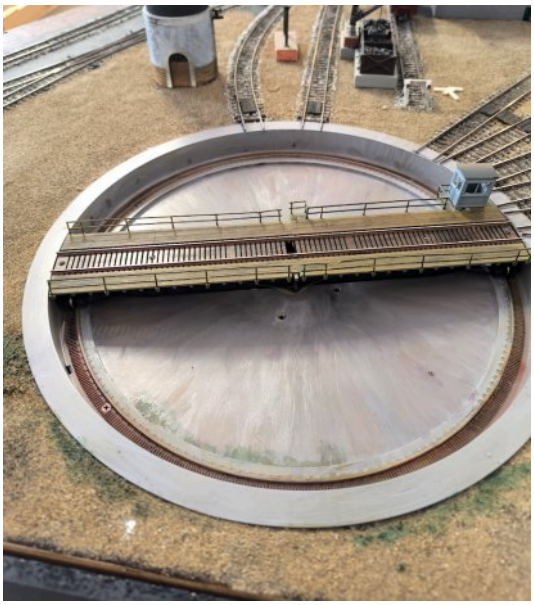
Jean-Paul goudronne la route qui vient de la gare de Carabès. Il colle du sable fin qui sera ensuite peint couleur goudron. C'est une méthode un peu longue, mais qui donne un bon résultat.



Gérard a peint la plaque tournante de la Méridienne Chavin. Voyez une photo avant et une photo pendant . . "pendant" et pas "après" car ce n'est pas fini ! La peinture acrylique ne tient pas sur le plastique des garde-corps, il faudra essayer avec de la peinture à maquettes. Et en ce printemps qui arrive, il y aura forcément quelques mauvaises herbes qui vont pousser.



Avant…



Pendant…

Entre temps, des visites :
Les collègues d'Aspremont doivent quitter leur local, donc se débarrasser de leur réseau et de leur matériel. Problème pas simple. Si quelqu'un est intéressé par leur réseau à l'échelle N, merci de nous le signaler et on fera suivre.
Kevin, qu'on a déjà vu, est revenu avec ses enfants et ses parents. On lui a expliqué pourquoi le réseau ne tourne pas aujourd'hui, mais cela n'a pas empêché petits et grands d'en admirer les décors.”

Une très bonne nouvelle : Arthur est né.
Il est le fils de Jean et de Capucine.
Bienvenue dans le monde, Arthur !