

Le Berry à pleine vapeur

Grâce à la ténacité des Chemins de fer du Creusot, la dernière locomotive à vapeur française, la légendaire Mountain 241 P 17, est ressuscitée en 2006.

En voiture !



Shhhhhhh... Poc ! Shhhhhhh... Poc ! Shhhhhhh... Poc ! Faites silence, écoutez, prêtez l'oreille. Je respire. Je suis vivante. Shhhhhhh... Poc ! Mon nom est Mountain 241 P 17. Je suis la dix-septième des trente-cinq dernières locomotives à vapeur forgées dans les usines Schneider du Creusot entre 1948 et 1952.

Très précisément, je suis née le 10 mai 1950 sous le signe du Taureau. Pendant la guerre, nombre de mes ancêtres, les Pacific 231 – la machine mythique de *La Bête humaine*, le film de Jean Renoir – avaient été réduites en tas de ferraille par les bombardements alliés et les sabotages de la résistance française. Au [sortir](#) du conflit, la [France](#) était à [reconstruire](#). Le chemin de fer aussi. Les ouvriers morvandiaux, polonais, italiens m'ont portée sur les fonts baptismaux.

Der des ders de l'épopée glorieuse de la vapeur, fille de Vulcain, née d'un pays où les Celtes forgeaient déjà l'acier, je suis la plus puissante locomotive à vapeur jamais construite en [Europe](#), forte de 4 000 chevaux, longue de 17 mètres, lourde de 216 tonnes avec mon *tender* rempli d'eau et de charbon. Je suis le feu et je suis l'eau. Je suis née de la terre et de la flamme.

Le fer dont je suis forgée a été extrait des mines de [Lorraine](#). Le charbon que je dévorais par tonnes entières montait des entrailles des mines du Creusot, de La Machine, du Nord, fièrement extrait par les mineurs d'une classe ouvrière alors triomphante. Dix-sept mille salariés, à [l'époque](#), rien que chez les maîtres de forge Schneider... J'ai parcouru plus de 1 million 700 000 kilomètres, emmené à 120 km/h le légendaire *Mistral* sur la ligne [Paris-Lyon-Méditerranée](#). Et j'étais bridée ! Je peux encore [tracter](#) mes 800 tonnes sans [sourciller](#) à 100 km à l'heure ou presque, [vous](#) savez...

Mais je bavarde, je bavarde, et pendant ce temps-là les passagers attendent sur le quai. À mon époque, on ne rigolait pas avec la ponctualité des trains. C'était l'honneur du cheminot. Bon, il faut y [aller](#), à présent. Direction Bourges. Il y a déjà 30 heures que je suis en chauffe.

Lentement, je suis montée en pression, je me suis éveillée de mon long sommeil hivernal. Serge Chevalier, le président des Chemins de fer du Creusot, Yann Janaudy, mon responsable technique, Alexandre Devun, Emmanuel Schmitt et tous ceux de l'association ont veillé sur ma préparation avec un soin jaloux, approvisionnant nuit et jour mon foyer en bois, puis en charbon. Ils m'ont graissée, ont vérifié mes freins, traqué la moindre fuite d'eau, d'huile.

A présent, ma sirène retentit, le chauffeur et le mécanicien relâchent la vapeur et m'habillent d'un nuage vaporeux dont j'émerge, ruisselante et sombre, trapue, tandis que les passagers ravis montent à bord des confortables [voitures](#) de la [SNCF](#) aux compartiments décorés de photos en noir et blanc. Un livre d'images de la France d'un autre siècle.

Les murailles de Carcassonne, les trains traversant les Alpes, ou cinglant vers Chamonix. Vestiges d'un temps où La Bourboule et Pougues-les-Eaux résonnaient d'accents exotiques, où Mimizan et Châteauroux étaient des destinations de rêve. L'époque des "cong'payes"...

Accoudés aux fenêtres ouvertes, les voyageurs redécouvrent les charmes de la transgression du "*è pericoloso sporgersi*". Si l'injonction en italien intrigua des générations de passagers, il est de fait toujours interdit de se [pencher](#). Alors, on agite des mouchoirs. Un TER passe et corne joyeusement. Son conducteur nous salue et je réponds en sifflant.

Attention au départ ! Fermeture des portières. Teuf... Teuf... Teufteuf, teufteuf, teufteuf... Ça y est ! Didier Leroy, le chef de train, est entré en grande discussion avec les passagers ravis, tandis que les petites gares défilent et que la nostalgie s'installe. Celle d'un temps où les clients étaient encore des usagers, où les chemins de fer étaient de service public, où les trains étaient à l'heure. Nombre de passagers sont collaborateurs ou retraités d'une entreprise nationale en pleine mutation et dont l'évolution les déroutent.

Dans les compartiments, on se lâche. Mais en cabine, le chauffeur et le mécanicien n'ont guère le temps de [philosopher](#). Sous l'oeil vigilant de l'agent de la SNCF qui les accompagne et veille au bon déroulement du trajet, ils scrutent les rails par l'étroite fenêtre. Un feu. Vert. "Voie libre !" hurle le chauffeur au mécano qui ne quitte pas du regard les manomètres, ajuste les réglages dans un maelström d'escarbilles. Serge Chevalier alimente ma chaudière à grandes pelletées de ce charbon dont je me régale à raison de 15 à 20 kilos par kilomètre.

Il y a deux heures à peine, tous ces bénévoles avaient encore figure humaine. Mais à présent, leur yeux pétillent à travers les lunettes qui leur font des têtes d'insectes, ils brasillent dans les faces noircies par la suie. Casquette noire, foulard et tenues cheminotes, tous se sont vêtus pour me [faire](#) honneur. Une chaleur de four règne en cabine. Nous avons quatre minutes de retard. Quatre minutes à [rattraper](#). Devant, la voie est toujours libre : une grande ligne droite de plusieurs kilomètres. C'est le moment.

Yann me pousse jusque dans mes retranchements. Quatre-vingt-dix, quatre-vingt-quinze, cent kilomètres heures ! Le bougre me connaît par coeur, il savait que j'allais [relever](#) le défi. Serge extrait de sa poche la montre à gousset de cheminot qui ne le quitte jamais. Nous avons rattrapé le retard. Mais ne me chevauche pas qui veut. C'est un exercice hautement [physique](#). Exigeant. Les cheminots d'antan portaient jeunes en retraite. Et pour cause. Souvent, elle rimait avec silicose. Le charbon tuait, aussi...

Bourges approche. Aux arrêts, tous m'admirent, me photographient sous toutes les coutures. Docile, je me prête au jeu. Ceux qui m'ont arrachée au sommeil éternel sont fiers. Sans eux, je rouillerais sur un rond-point, à l'entrée du Creusot. Car ma carrière, aussi prestigieuse fût-elle, aura été brève. En 1959, j'ai quitté les rives du Rhône pour Le Mans. La ligne n'y était pas encore électrifiée. Là, j'ai acheminé nombre d'usagers vers [Nantes](#) et l'Atlantique jusqu'au 28 septembre 1969, date à laquelle j'ai assuré le dernier service commercial des 241 P. Il portait le numéro 4738.

À l'arrivée, j'ai donné une ultime fois de ma sirène. Trop chère, la vapeur. Trop de personnel. L'[avenir](#) appartenait au diesel. A l'électricité. Aux motrices BB. Le 16 décembre 1969, après un ultime [voyage](#) pour une exposition de matériel ferroviaire, mon cœur d'acier s'est éteint. A peine plus de dix ans me séparaient encore de la naissance du TGV. Un vertige.

En 1971, je regagnais l'usine de la Société des forges et [ateliers](#) du Creusot (SFAC), anciennement Établissements Schneider, où j'étais née. J'aurais dû y [dormir](#) de mon dernier sommeil. Heureusement, le maire prévoyant qui avait présidé à mon rachat veilla à ce que soient démontés mes manomètres de cuivre et de bronze, avant d'[être](#) mis sous clé. Il ordonna que l'on m'enduisse abondamment de graisse. Puis vint le temps de l'oubli.

Vingt-trois ans, c'est long, quand on les passe à dormir dans un hangar. Il aura fallu la passion d'une bande de fous du train pour me [ranimer](#) (voir le diaporama en grand format). Comme Yann, dont la mère, occupée à [servir](#) les clients de la [voiture-bar](#), raconte à présent comment les trains de ce passionné de modélisme occupaient toute une pièce de la maisonnée. Comment il apprit mon existence et força la porte du hangar pour me [prendre](#) en [photo](#), comment il se mit en rapport avec Serge Chevalier qui avait déjà fondé l'association et réalisé le parc d'attractions et le petit train touristique des Combes. Comment enfin naquit le [projet](#) de m'[arracher](#) à la nuit.

Les volontaires s'attelèrent à la tâche en 1994. Il ne leur fallut pas moins de onze années pour enfin me [redonner](#) vie. Le [voyage](#) inaugural eut lieu le 15 septembre 2006. Ma grande émotion fut de [retrouver](#) celui qui était mon chauffeur attitré sur la ligne PLM, en 1951. Du haut de ses 94 ans, monsieur Petit, puisque tel est son nom, se hissa tout seul dans la cabine, et ce fut lui qui craqua l'allumette destinée à me ranimer. Mon vieux compagnon, toujours debout.

J'ai parcouru depuis des milliers de kilomètres. Chaque année, à raison de quatre à cinq voyages par an, j'emporte des voyageurs nostalgiques vers Paris, la [Suisse](#), les rivages de la Méditerranée. Je revis. Mais le temps passe vite, trop vite. Il est déjà l'heure de [rentrer](#). Sur le quai de la gare de Bourges, une voix anachroniquement moderne annonce le départ du train spécial pour Le Creusot. Ça, pour être spécial...

Patrick Bard et Marie-Berthe Ferrer

~~En savoir plus sur http://www.lemonde.fr/voyage/article/2011/05/27/le-berry-a-pleine-vapeur_1524892_3546.html#WzrijzY80KpSIJb.99~~