

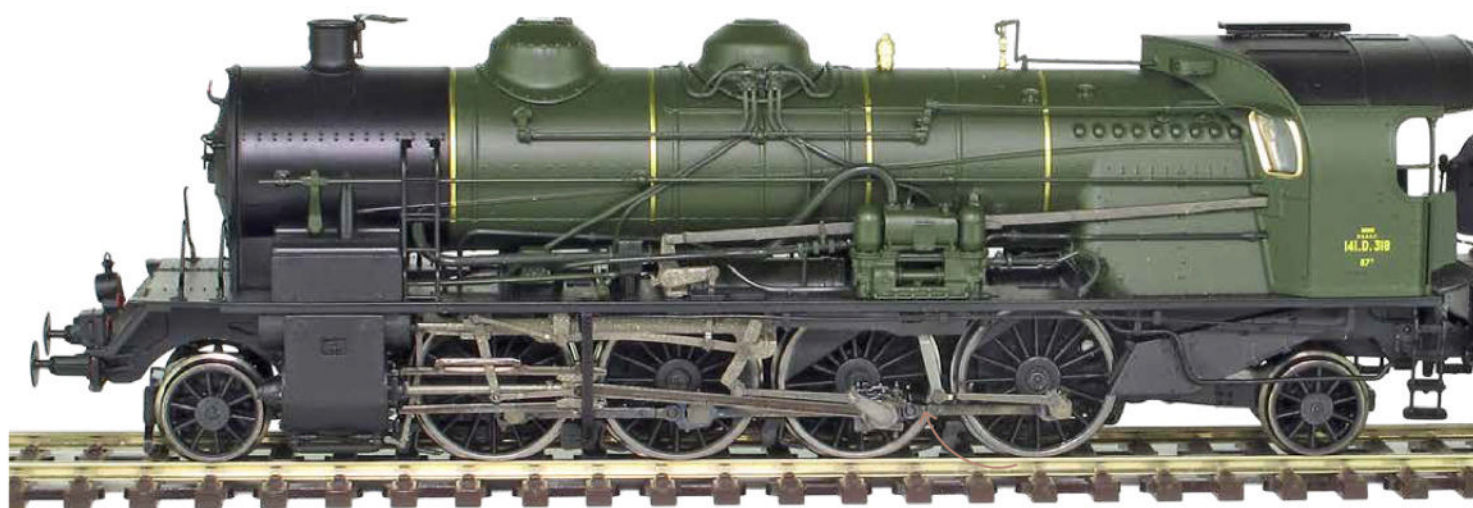
DES MIKADO AU PLM ET SUR LE NORD

LES NOUVELLES 141 REE MODÈLES

Avec cette troisième série de Mikado, REE remonte dans le temps pour nous proposer cette fois des locomotives des anciennes Compagnies Nord et PLM, ou conformes aux premières années de la SNCF.

Texte : Thomas Belloc et Yann Baude

Photos : Laurent Caillier



LES MODÈLES EN BREF

Pour sa troisième série de Mikado d'origine PLM, REE propose six versions :

- 4.1126 Nord, livrée chocolat, dépôt de Creil, tender 23 m³ (années 1924-38 environ)
- 2-141 A 13 SNCF, livrée noire, dépôt de Creil, tender 23 m³ (années 40-50)
- 141 C 331 PLM, réchauffeur Dabeg, livrée vert olive PLM, tender 25 m³ (années 1924-38 environ)
- 5-141 C 579 SNCF, réchauffeur Dabeg, livrée noire, plaques de numérotation, tender 23 m³ (années 40-50)
- 5-141 D 202 SNCF, réchauffeur Dabeg, livrée noire, dépôt de Veynes, marquages peints, tender 25 m³ sans hotte, avec TIA (années 40-50)
- 5-141 C 318 SNCF, réchauffeur Dabeg, livrée vert et noir SNCF, dépôt de Badan, tender 25 m³ sans hotte, avec TIA (années 40-50)

Chacune d'elles est disponible en version analogique (500 euros environ), DCC sonorisée avec fumigène à fumée pulsée (630 euros environ) ou adaptée au courant alternatif (650 euros environ). Techniquement, ces nouveaux modèles sont conçus comme ceux des séries précédentes (test dans LR 842 de septembre 2017, puis 884 de mars 2021)

donc avec une motorisation dissimulée dans la chaudière. Pour les locomotives qui en sont équipées, le dispositif fumigène a été modifié et amélioré, il est plus puissant, pour un meilleur rendu. Si toutes sont cette fois dotées d'une cheminée simple, chaque version comporte des détails spécifiques, fruit d'un gros travail de recherches puis de création de pièces particulières : chaudières, caisse des tenders, marchepieds... Ce qui explique en partie le prix qui rend ces merveilles inaccessibles à bien des modélistes.



Portait de famille de cette **troisième série de Mikado d'origine PLM** : une machine Nord, une machine PLM, et des versions SNCF anciennes.

Parmi les quatre versions SNCF, cette belle **141 C 318 de Badan**, équipée d'un réchauffeur Dabeg dont la pompe est montée sur le côté gauche du tablier.



Sur le Nord, cette série de locomotives est très facilement reconnaissable. En effet, les locomotives typiques du Nord ont habituellement un foyer Belpaire. Or les Mikado issues du modèle PLM disposent d'un foyer Crampton à débordement, d'une cabine coupe-vent du pur style PLM, de cylindres intérieurs HP (haute pression) et de cylindres extérieurs BP (basse pression). Durant leur carrière, elles reçoivent tout de même des portes de boîte à fumée type Nord avec monogramme central et l'émblématique livrée chocolat. Techniquement parlant, ces locomotives sont robustes, elles peuvent circuler à 90 km/h avec une charge maximale de 2 330 t et ont une puissance de 2 000 ch. environ. Elles sont équipées de tenders à trois essieux type PLM emportant 23 m³ d'eau et 8 t de charbon, soit 53 t au maximum (immatriculés 23-501 à 23-550 puis, en 1938, à la SNCF, 23 A 1 à 50).

Pendant la Première Guerre mondiale (1914 – 1918), les entreprises françaises fabriquent du matériel militaire pour contrer l'invasion. Le gouvernement français sait que même après la guerre, il y aura une impossibilité de l'industrie à fabriquer du matériel ferroviaire. Il décide donc en 1916 de commander une importante série de locomotives à vapeur à la société Baldwin, aux États-Unis. Cette série est construite sur les bases des Mikado (141) PLM de la série n° 1001 à 1012, mais aux normes américaines, et doit être livrée à la Compagnie des chemins de fer du Nord ainsi qu'au PLM.

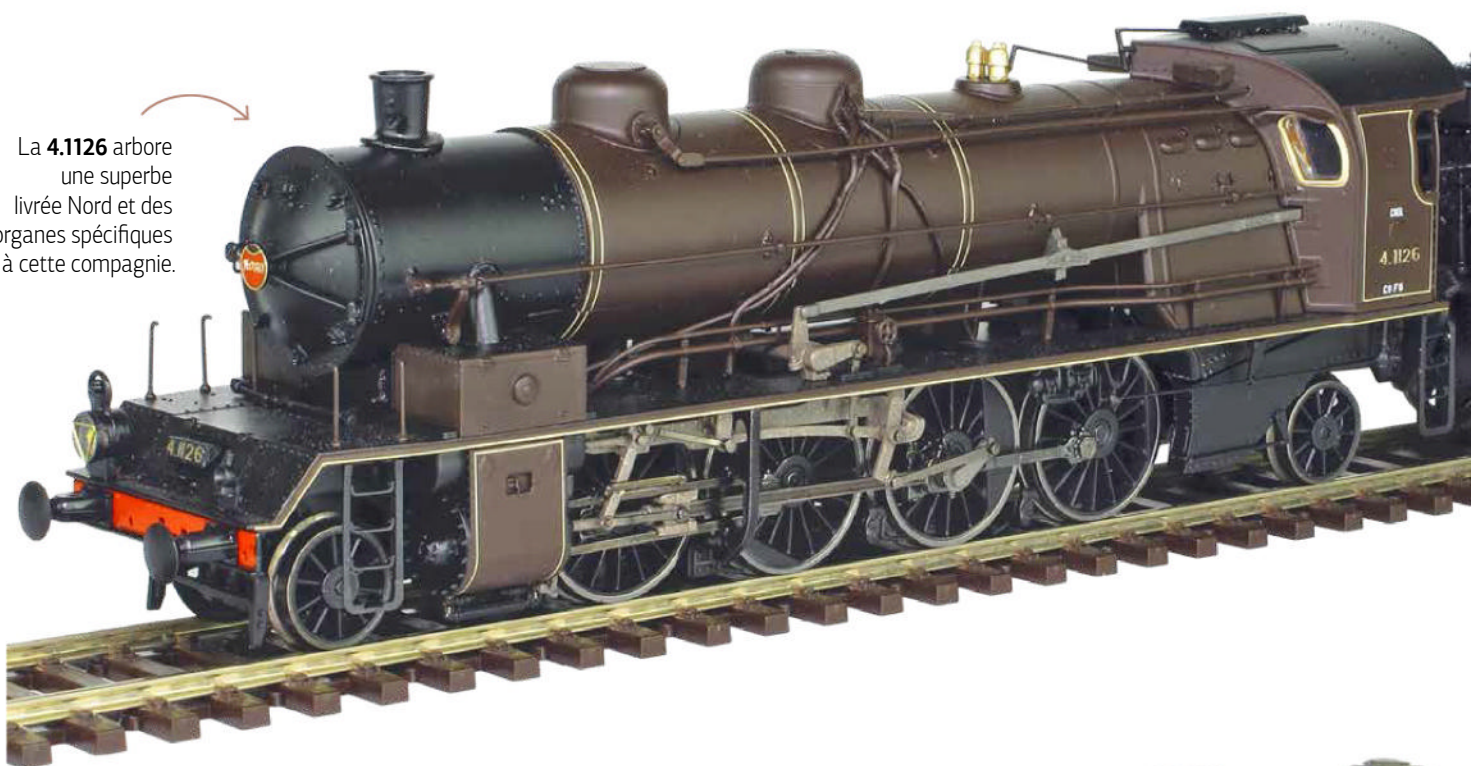
DES MACHINES TRÈS LÉGÈREMENT « NORDIFIÉES »

En effet, le PLM est très satisfait des 141 PLM 1001 à 1012. L'entreprise veut donc poursuivre le développement de ces machines. Elle immatriculera les nouvelles 141 1013 à 1129 et les locomotives deviendront les futures 141 B 1 à 117 en 1925, puis SNCF Région 5. Le Nord commande aussi une centaine de ces machines, malheureusement n'en recevra que la moitié car le second navire transportant les Mikado est torpillé. Le Nord les immatriculera 4.1101 à 4.1150, future 141 A 1 à 50 à la SNCF (Région 2).

SERVICES HUMILES SUR LE NORD COMME AU PLM

Sur le Nord, les 141 sont attribués à différents dépôts, suivant l'époque. En 1919 et 1920, c'est-à-dire durant leur mise en service, dix d'entre-elles sont affectées au Bourget, dix autres à Béthune, douze à Somain et, pour finir, les 18 restantes à Hirson. Ces locomotives tractent de lourds trains de houille du Nord vers la Capitale et sur l'artère Nord-Est. En 1936 et 1937, 14 de ces locomotives sont attachées au dépôt de Creil, 28 au Bourget et 8 à Tergnier. Elles remorquent des trains lourds de marchandises, mais quelquefois aussi, ►►

La **4.1126** arbore une superbe livrée Nord et des organes spécifiques à cette compagnie.



► de voyageurs. Durant la Seconde Guerre mondiale, seule la 141 A 39 est détruite, et toute la série est réformée en 1953. Sur le PLM, en 1919, lorsque la série est complète, les 117 locomotives sont attribuées aux dépôts de Chambéry, Dijon, Laroche et Saint-Jean-de-Maurienne. En 1921, lorsque les 141 PLM 1 à 680 (futurs 141 C 1 à 680) sont livrées, les 117 Baldwin changent en partie leur affectation, notamment aux dépôts de Badan et du Teil. En 1930, avec la crise financière, les locomotives ne sont pas utilisées à 100 %, et certaines restent garées en attendant des jours meilleurs. En 1940 et durant la Seconde Guerre, on peut ces machines affectées à tout type de train : express, rapide, et train militaire. À partir de 1950 et jusqu'à 1954, l'entièreté des machines construites par Baldwin est réformée.

LES 141 C ET D DU PLM, PLUS MODERNES

C'est durant l'entre-deux guerres que les Mikado C sont fabriqués et livrés. Le PLM a besoin de nouvelles locomotives pour assurer les liaisons voyageurs et marchandises, elles doivent avoir une bonne puissance pour remonter les différentes vallées du Sud-Est. La compagnie s'est encore basée sur la série des 141 1001 à 1012 mais intègre différentes améliorations. Les 141 C possèdent à l'origine des chaudières des 141 A et la distribution des

141 B. Elles sont construites de 1918 à 1927 pour la première série (141 PLM 1 à 490), puis de 1933 à 1934 pour la seconde (141 PLM 491 à 680). Toutes ces machines sont construites en France dans les ateliers de Fives-Lille, Schneider, etc. à l'exception des 20 premières, fabriquées en Suisse. Après la création de la SNCF en 1938, deux 141 C sont modifiées : les 141 C 7 et 623. À partir de ces modifications, trois nouvelles séries de locomotives sont



créées : 141 D, E et F, entre 1942 et 1957 : les D sont des 141 C avec réchauffeur d'eau systèmes ACFI ou Dabeg. Les 141 E reçoivent un échappement double et des pare-fumée. Quant aux 141 F, elles présentent un châssis modifié au niveau du bissel avant pour être autorisées à rouler à 105 km/h. À noter que les 141 E et F avaient fait l'objet des deux premières séries produites par REE, avec tender à bogies, puis à trois essieux. ■



Les **marchepieds** sont par exemple propres à cette version Nord.



Le côté droit montre une **disposition particulière** à la version Nord du compresseur bicomposé.



La **141 C 331** porte bien entendu le vert olive du PLM. On pourra jouer aux jeux des sept différents avec la machine Nord, mais il y en a bien plus.



Vue côté chauffeur de la 141 C 331 du PLM. Notons l'absence de filets rouges, décoration sobre et **conforme à la réalité**.