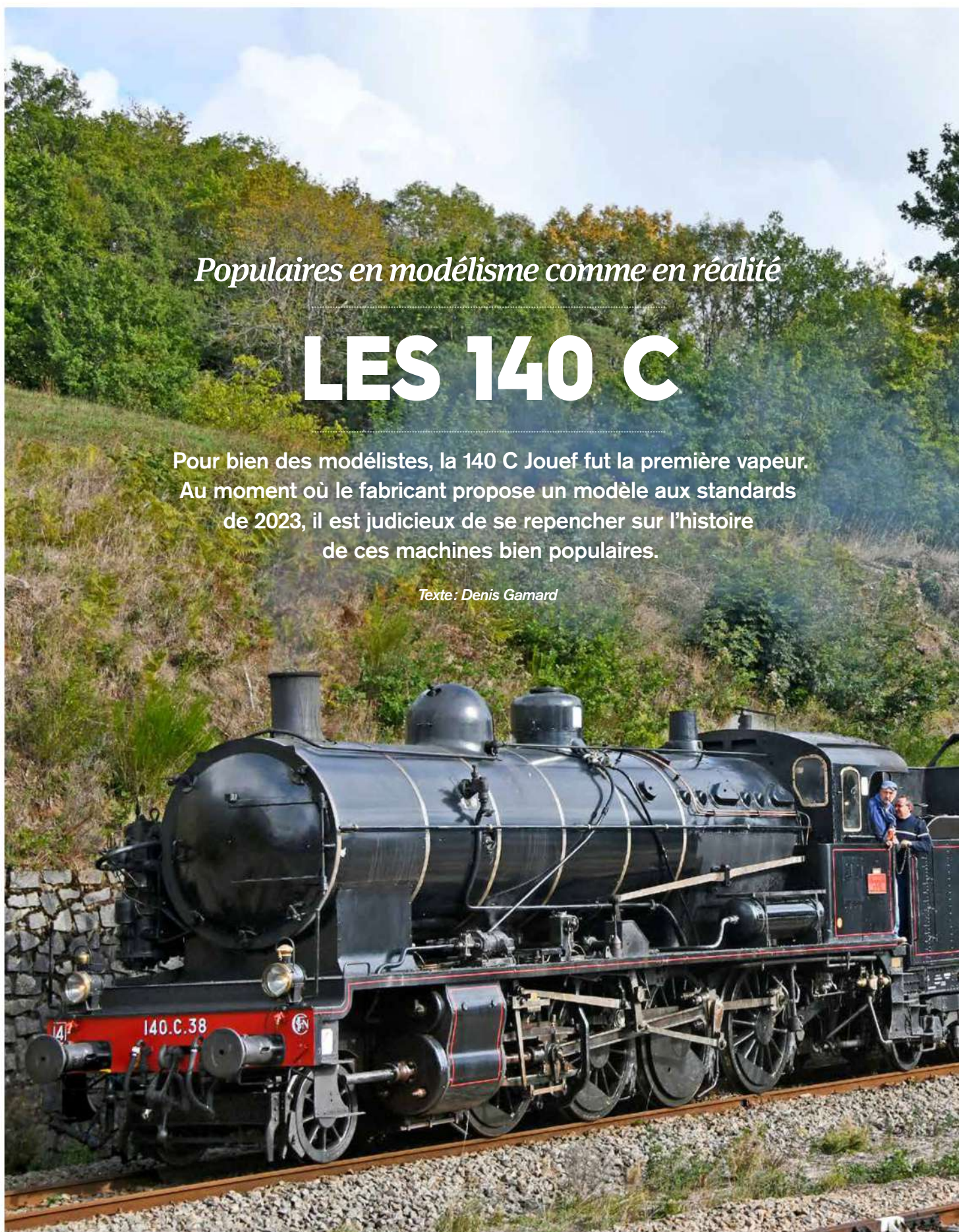


Populaires en modélisme comme en réalité

LES 140 C

Pour bien des modélistes, la 140 C Jouef fut la première vapeur.
Au moment où le fabricant propose un modèle aux standards
de 2023, il est judicieux de se repencher sur l'histoire
de ces machines bien populaires.

Texte: Denis Gamard

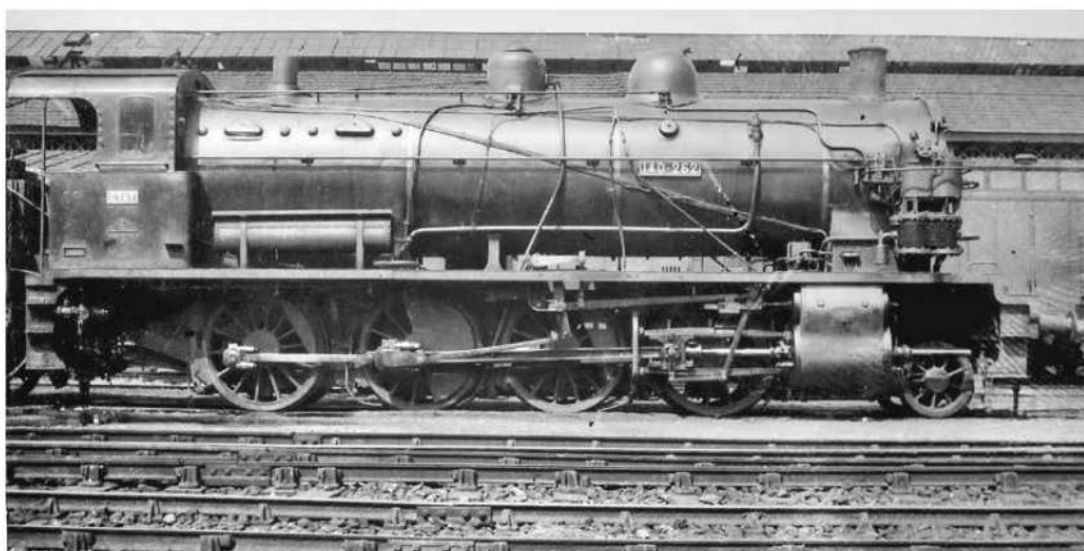


LA 140 C 38, REPRODUITE PAR
JOUÉF, VUE À VERNEUIL-SUR-
VIENNE, LE 25 SEPTEMBRE 2022,
ASSURE UNE NAVETTE AIXE-
SUR-VIENNE – SAINT-JUNIEN.



© D. Deltre

© DR, coll. LR presse



La 140-262 est une machine État qui restera ensuite fidèle à la Région Ouest SNCF.

© DR, coll. LR presse



La 140 C 341, vue à Niort, nous montre sa porte de boîte à fumée à macaron central.



LA 140 C 38, UNE SURVIVANTE

La 140 C 38 est l'une des machines construites pour l'Artillerie lourde sur voie ferrée (ALVF) puis versée au PLM en 1924 où elle est numérotée 140 K 38, et attachée au dépôt de Montargis. Elle stationne en Allemagne durant le second conflit mondial, qu'elle ne quitte qu'en 1950, sans avoir reçu la numérotation transitoire prévue 140 C 503. Mutée à la Région Est SNCF, elle est affectée aux dépôts de Châlon-sur-Marne, puis Vaires, Hausbergen et Noisy-le-Sec, avant de gagner Chalindrey, où elle est employée par les CFTA qui exploitent l'étoile de Gray. Elle y termine sa carrière en 1975 avant d'être acquise par le Rail Miniature Caennais qui la sauve donc de la découpe. En 1996, elle rejoint Limoges pour être restaurée par le Chemin de fer Touristique en Périgord Limousin. Elle roule depuis novembre 2013 pour Train Vapeur en Limousin, qui lui a appliqué une seyante livrée noire à filets rouges.

La série des 140 C est importante par son nombre (340 machines) et sa longévité. Nées avec la Première Guerre mondiale, elles enterreront en effet l'exploitation commerciale à vapeur en France, après même les 141R, ayant été louées à CFTA où elles assureront jusqu'en 1975 les trains de l'étoile de Gray. Leur répartition géographique était assez étendue (Sud-Est au temps de PLM, Nord pendant un court épisode à la fin de la Seconde Guerre mondiale, mais surtout,

Ouest et Est de la France. Dans la mesure où elles furent parmi les dernières locomotives à vapeur radiées, elles furent également parmi les machines les plus préservées puisque huit exemplaires existent encore, certaines statiques, tandis que d'autres circulent encore aujourd'hui sur le réseau ferré national: 140 C 22, 27, 38, 231, 287, 313, 314 et 344. Cela explique également leur popularité, et certains numéros de machines choisis judicieusement par Jouef peuvent ainsi circuler parmi du matériel moderne.

Accessoirement, ces locomotives sont également populaires par leur apparition au cinéma, de la Septième Compagnie à Fantomas, en passant par Edith et Marcel ou Partir Revenir, de Claude Lelouch...

Nées en temps de guerre

En 1909, le réseau de l'Etat, après avoir englobé l'ancien réseau de l'Ouest qui avait fait faillite, a besoin de machines dédiées principalement au trafic marchandises, mais aptes au trafic mixte, assez puissantes



La 140 C 59, une machine d'origine ALVF, acquise par le PLM et désormais attachée à la Région Est, où elle assure, dans les années 60 une navette ouvrière au départ de Romilly.

par rapport au parc préexistant. Il définit donc cette série à quatre essieux couplés dont les livraisons commencent dès 1913. Produites pour les 70 premières en France par SACM à Belfort, Schneider au Creusot, et Fives-Lille, à Fives, pendant la Première Guerre mondiale, l'industrie nationale étant engorgée par l'effort de guerre, c'est en Grande-Bretagne que la série continue d'être construite jusqu'en 1918. Les qualités de robustesse et de puissance de ces machines, et sa production en Grande-Bretagne, avaient attiré l'attention de l'armée française, qui en commande 70 autres exemplaires à l'industrie britannique, et qui sont livrées de 1916 à... 1920 pour tracter les canons de l'Artillerie lourde sur voie ferrée (ALVF). Après la guerre, des 70 machines de l'ALVF, 35 sont confiées à la Compagnie de l'Est et 35 au PLM. Entre la Première Guerre mondiale et la nationalisation de 1937, elles revêtiront la livrée des compagnies auxquelles elles appartiennent (noire à l'Est, verte au PLM et à l'Etat), à quelques nuances près finalement assez voisines des livrées appliquées ensuite par la SNCF: noir, ou vert et noir avec filets, rouges selon la norme théorique de la SNCF, mais toutefois traditionnellement jaunes à l'Ouest ! ►►



© P. Debaro, coll. LR Presse

À Dugny (Meuse) la double traction de 140 C est courante pour enlever le lourd train de chaux.

© Crinquand, coll. LR Presse



Comme nombre de ses sœurs, la 140 C 62 a bénéficié d'un tender 34 X issu d'une 150 X réformée.

© E. Hospital



La 140 C 362 sera reproduite par Jouef. En fin de carrière, elle est utilisée à Nantes comme génératrice de vapeur.



POUR EN SAVOIR PLUS

Pour plus de détails sur cette série passionnante, on se référera à la littérature dédiée, par exemple au petit livre noir des Éditions du Cabri, le hors-série spécial 100 de notre confrère Le Train, ou encore les numéros 73 et 121 (janvier-février 2022) de notre revue sœur Ferroviissime.

Une longévité exceptionnelle

Leur nombre sur le PLM étant limité, elles n'ont donc pas circulé sur l'ensemble du réseau. Toutes affectées au dépôt de Montargis, elles circulent uniquement dans ce secteur avant d'être mutées aux Régions

Ouest et Est pendant la Seconde Guerre mondiale. Il serait en revanche fastidieux de décrire leur carrière à l'Ouest et à l'Est où leur rayon d'action est vaste, le nombre de dépôts dotés important, et leur service très diversifié (voir bibliographie en fin d'article). Outre les trains de marchandises qui constituent leur attribution de base, on les retrouve aussi sur des trains omnibus. En fin de vie, les trains Troyes – Châtillon-sur-Seine avec des « boîtes à tonnerre » ou des métallisées « trois pattes » ex-PLM ont été abondamment photographiés. Mais elles ont aussi circulé sur des antennes en tête de tranches de trains de voyageurs longues distance : Train des Eaux au pied des Vosges, Paris – Berne entre Belfort et Delle, également sur les antennes bretonnes et normandes, en tête de tranches de trains balnéaires, l'été, ou d'omnibus. Pour le trafic marchandises, si leur attribution est plutôt celle des « patachons », ou TOM (trains

omnibus marchandises) sympathiques à reproduire en modélisme par la diversité de leur composition, elles ont également remorqué des trains lourds, parfois en double traction ou avec une autre machine en pousse, comme ce fut le cas, par exemple, dans le secteur de Verdun. Leur aspect change au cours de leur longue vie, le seul événement notable est, à l'Est, le remplacement du tender de 36 machines, par des tender type 34 X, tenders issus de 150 X de conception allemande (série 44), mais construites en France pendant l'occupation. Des machines beaucoup plus modernes que les 140 C mais radiées prématurément, probablement en grande partie à cause de leur conduite à droite, peu pratique en dehors de l'Alsace – Lorraine... Les 140 C sont donc incontournables pour le modéliste, vu leur longévité, leur radiation en 1975 étant contemporaine de... l'arrivée des voitures Corail! ■