

# Terminus pour la locomotive

**SAINT-SULPICE** Partie mardi en quatre morceaux, la plus grande locomotive du Vapeur Val-de-Travers arrive aujourd'hui en France.

TEXTE ET PHOTOS **MATTHIEU.HENGUELY@ARCINFO.CH**

«C'est trop lourd, on n'a plus d'adhérence!» La petite locomotive de manœuvre patine. Ses 300 chevaux ne suffisent pas à faire monter le lourd châssis de la locomotive à vapeur sur la remorque du camion. Ce mardi, les bénévoles du Vapeur Val-de-Travers (VVT) et de l'association française Ajecta sont tombés sur un os. Après avoir racheté la grande locomotive 241P30 – 212 tonnes pour 27 mètres de long – au VVT l'an dernier, l'association française qui gère un dépôt-musée dans le sud de la région parisienne, s'est mise au travail la semaine dernière, avec le concours des bénévoles vallonniers. But: rapatrier la motrice construite en 1951, au Creusot. Depuis mardi dernier, ils ont préparé le transfert de la locomotive vers Longueville, entre Paris et Troyes... en la coupant en quatre!

## Sur quatre camions

Une découpe particulière puisqu'elle a pour but de préserver la machine. «Il fallait garder les éléments sensibles», note Luc Duverger, membre de l'association Ajecta. La cabine et certaines pièces ont rempli un premier camion. Une auto-

grue a soulevé l'énorme chaudière et l'a chargée sur un second semi-remorque. Le tender (le réservoir à charbon) a été glissé via une rampe sur la remorque d'un autre poids lourd, avant de faire pareil avec le très lourd châssis.



**Le problème à Saint-Sulpice, ce sont les ponts. On ne pouvait pas passer dessus avec les 90 tonnes du châssis.**

**PABLO HOYA**  
VICE-PRÉSIDENT  
DU VAPEUR VAL-DE-TRAVERS

Pour installer ces 90 tonnes sur le camion, le VVT et l'Ajecta ont dû déménager une partie du chantier à Fleurier, devant la station-service Grenacher. «Le problème à Saint-Sulpice, ce sont les ponts. On ne pouvait pas passer dessus avec les 90 tonnes du châssis», explique Pablo Hoya, vice-président du VVT. Une partie des rails proches du passage à niveau ont été recouverts de chaille afin de permettre aux camions de venir s'ali-

gner sur les voies. Une rampe d'une dizaine de mètres de long a été installée pour pouvoir ensuite venir pousser le tender puis la demi-locomotive à vapeur sur les remorques. Dans le second cas, c'est grâce au concours d'un deuxième camion utilisé pour tirer le convoi que la mission a finalement pu être accomplie. Pour l'Ajecta, récupérer la motrice était tout naturel. «Nous sommes à côté de la ligne Paris-Bâle où ces locomotives ont roulé durant leurs dernières années de service», remarque Luc Duverger. La motrice française a ensuite été radiée du service en 1974. «Elle est venue en 1975 à Vallorbe où elle avait été transformée en monument», renseigne Gilles Roulin, membre du VVT. Offerte à l'époque à un patron d'entreprise de la place, la machine a risqué d'être mise à la ferraille au début des années 2000. «Je me suis battu durant trois ans pour la récupérer.» Transportée à Bâle où un projet de restauration est resté sans suite, la motrice a été amenée à Saint-Sulpice en 2003. «Le but, c'était de la sauver du ferrailage», indique Pablo Hoya.

Une mission réussie, puisque l'Ajecta veut lui donner un

coup de neuf. «Le but, c'est l'intégrer dans notre musée», dit Jean-Claude Polliot, vice-président de l'association Ajecta. Si les restaurations feront briller la carrosserie, il n'est aujourd'hui pas question de la remettre en état de marche, pour une question de coût. «Seulement la chaudière, c'est 300 000 ou 400 000 euros.»

## Transport par rail impossible

Mais avant d'imaginer la suite, il a fallu préparer le fameux transport. Le plus simple, un transfert par rail, s'est révélé impossible à cause d'un essieu en mauvais état. «Il aurait fallu faire des contrôles techniques», relève Jean-Claude Polliot. L'Ajecta a donc choisi un transport par route. Toutefois, mettre la machine de 212 tonnes sur un camion aurait également engendré des coûts exorbitants (transport exceptionnel), d'où la solution choisie de la découpe.

Ainsi fait, le transport, outre une bonne dose d'huile de coude, revient à environ 100 000 euros pour l'association française. La machine, elle, a été acquise «au prix de la ferraille». Les quatre camions, partis mardi, sont attendus ce jeudi au sud-est de Paris.



La 241P30 à Neuchâtel, lors de son transfert vers Saint-Sulpice, en 2003. ARCHIVES RICHARD LEUENBERGER



La chaudière, installée sur sa remorque.



Le camion se place sur les voies, où il recevra son chargement.



Jean-Claude Polliot et Luc Duverger en train de remplacer une cale défectueuse.



Les ouvriers, une fois la machine sur la remorque.



Le châssis de la locomotive à vapeur, en train d'être poussée sur la remorque.