



## LE FESTIVAL VAPEUR 2023 DE L'AJECTA

Par Gilbert Lafargue  
(texte et photos)  
et Jean-Pierre Comès.

L'AJECTA a organisé sur son site de Longueville (Seine-et-Marne) son festival vapeur 2023 du 6 au 8 mai. De très nombreuses locomotives et autorails venus de toute la France étaient réunis dans une manifestation de très grande ampleur unique en France.

Jugez-en plutôt à la liste des engins présents :

Votre serviteur s'est rendu sur site le vendredi 5, veille de l'ouverture et le samedi 6, premier jour du festival. Ce vendredi 5 mai après-midi, quelques trains circulaient sans voyageurs à l'attention des photographes. En gares de Longueville et Provins, on pouvait apercevoir quelques compositions, notamment deux trains : l'un remorqué par la 241P17 du Creusot (avec en queue la 141TD740 du CFTLP) qui se rendait à Romilly et un autre en gare de Provins, remorqué par la 141R 840 des Aubrais

Locomotives à vapeur	Autorails	Machines Diesel	Machines électriques
241P17 (Le Creusot)	X2210+Xr6000 (AAATV-Montluçon)	BB66304 (ACPR1126)	BB25188 (APMFS)
141R840 (Les Aubrais)	X2403 (CFHA)	A1AA1A68081 (SNCF)	BB25236 (SNCF)
141R1126 (Toulouse)	X4039 Picasso (ABFC)	A1AA1A68540 (AAATV-CVL)	BB25660 (APCC6570)
140C27 (Nîmes)	X4747 X4719 (CFTSA)	CC72084 (SNCF)	CC6558 (APMFS)
140C38 (Limoges)	X2930		CC6570 (APCC6570)
140C231 (Longueville)			BB7398 (ACPR 1126)
141TB407 (Longueville)			
141TD740 (Limoges)			Rame TGV n°16
020+020 (Sentheim)		Voiture cinéma SCC 065	

(source : AJECTA).

Photos ci-contre, de haut en bas :  
- Provins, le 5 mai : démarrage de la 141R 840 vers Villiers-St-Georges.

- Longueville, les deux 141R réunies : la 1126 de Toulouse et la 840 des Aubrais.

- La 140C231 AJECTA sous la rotonde.

(avec en queue une BB67400) qui reliait Longueville à Villiers-St-Georges.

Après la journée « off » du vendredi 5, retour le samedi 6 pour le premier jour du festival, convoitant quelques amis, aucun train ne circulant sur la ligne 4, fermée tout le week-end pour travaux. La belle rotonde en bois est vidée d'une partie de son matériel roulant pour héberger quelques stands, essentiellement de modélisme, dont une belle maquette de la rotonde. À l'extérieur, on peut voir les engins préservés par l'AJECTA et quelques matériels invités. La 140C231 et la 141TB407 de l'AJECTA quittent leur alcôve de la rotonde et sont tournées sur la plaque pour le grand plaisir des photographes et visiteurs.

Sur le faisceau, la 241P17 du Creusot est ravitaillée en charbon par une pelle mécanique tandis que son mécanicien s'affaire à lui apporter quelques soins. Sur une autre voie, on peut apercevoir deux belles CC6500, la 6558 en livrée « Maurienne » avec plaque « MISTRAL » préservée par l'association savoyarde APMFS et la CC6570 de la dernière sous-série, préservée par l'APCC 6570 à Avignon.

Quels souvenirs reviennent en mémoire, du temps où elles couraient en tête des TEE les plus prestigieux ou hissaient de lourds trains de fret sur la ligne de la Maurienne ! On peut aussi admirer la belle rame de voitures Pullman, lits et restaurants ex-CIWL avec son fourgon à bagages typique WL. Dommage que celui-ci ait été affublé d'un parking juste à son pied. La voiture Pullman 4024 fait actuellement l'objet d'une restauration intérieure par l'AJECTA. Mais toutes les locomotives invitées ne sont pas présentes sur le faisceau, sans doute faute de place, et c'est de loin qu'il faut contempler certaines, garées sur un tiroir longeant les voies principales côté Flamboin, notamment la BB25660 restaurée par l'APCC 6570 dans sa livrée d'origine, les BB bicourant 25188 et 25236, cette dernière dans sa belle livrée d'origine vert jade<sup>1</sup>. La CC72084 était en partie cachée par une rame Francilien sur le faisceau de garage de la gare. Quant au TGV PSE 16 du record mondial de vitesse du 26 février 1981 avec 380 km/h, remis en partie dans sa livrée originelle orange et gris clair, il était tout simplement



1- Ces locomotives seront par la suite transférées sur le faisceau du dépôt pour pouvoir être présentées aux visiteurs.





invisible et inaccessible pour le visiteur lambda non muni d'un gilet de sécurité, la rame étant cachée par une UM de rames Francilien sur le faisceau de garage. Il fallait aller jusqu'à l'extrémité du quai côté Provins pour découvrir juste son museau ! Vraiment dommage pour un engin aussi prestigieux !<sup>2</sup>

Il est en effet temps de se diriger vers les quais de la gare de Longueville pour apercevoir de près les locomotives vapeur et autorails historiques invités et les voir rouler. En effet, le festival n'était pas limité à des présentations statiques, mais l'AJECTA avait élaboré un copieux programme de circulations de trains spéciaux vers Provins et Villiers-St-Georges, Romilly et Montereau via Flamboin. Mais durant cette journée du 5 mai, à la suite d'incidents techniques et problèmes divers, rien ne se passa comme prévu et les documents horaires remis étaient inexploitable. Donc, il fallait faire avec ce qui circulait, mais d'abord identifier la destination des rames stationnant en gare, celles-ci ne faisant l'objet d'aucune annonce sonore, ni pancartage. Après renseignement auprès d'un bénévole, nous montons dans une rame à destination de Provins (voitures Inox ACPR 1126 et MFPN). Celle-ci est tirée par la 140C38 du CFTLP et poussée par une Mallet 020+020T Henschel de 1911 ex-ABC 2, préservée par le Train Thur Doller Alsace.

Une très belle composition qui gagnera rapidement la cité médiévale (7 km) où elle restera près d'une heure avant de regagner Longueville, sans aucune information auprès des voyageurs. Revenus dans cette gare, nous avisons une composition autorail «Caravelle» formée des X4647 et X4716 du CFT du Sud des Ardennes (Attigny) au départ pour Villiers-St-Georges, destination intéressante car non ouverte au service voyageurs. Aux abords de cette gare, nous découvrons la reconstitution d'un camp américain de la Seconde Guerre Mondiale. Le BV a fière allure, restauré

extérieurement et intérieurement. Le retour vers Longueville s'avèrera difficile. Nous sommes bloqués en gare de Provins en compagnie de la rame vapeur. Au bout d'une bonne heure, on nous invitera à quitter rapidement l'autorail pour la rame vapeur qui partira en premier... encore une bonne vingtaine de minutes plus tard. À l'arrivée à Longueville en fin d'après-midi, il ne sera bien sûr plus possible d'emprunter un quelconque autre train. Nous verrons toutefois arriver de Romilly, qu'on avait aussi espéré atteindre, un jumelage d'autorails formé du Picasso X 4039 de l'ABFC et de l'X2403 du Chemin de Fer de la Haute-Auvergne, puis un dernier départ pour Provins avec la 141R1126.

Nous quitterons donc le site avec une certaine frustration. L'affiche était extraordinaire avec un rassemblement d'engins de traction venus de toute la France, notamment deux 141R, la magnifique 241P17, les 140C, 141TB, etc, plusieurs autorails, des locomotives électriques anciennes. Un plan de transport ne comportant pas moins de 35 circulations chacun de ces 3 jours. Bref, une fête ferroviaire magnifique comme on n'en voit pratiquement pas en France. Mais le scénario ne s'est pas déroulé du tout comme prévu ce samedi, en raison d'un dysfonctionnement sur la voie, névralgique, de sortie du dépôt. La meilleure organisation est toujours à la merci d'un ennui technique. Il restera le plaisir d'avoir côtoyé en un même lieu ces monuments du patrimoine ferroviaire si bien préservés et entretenus par leurs associations et leurs bénévoles. Néanmoins, il faut souligner que le dimanche et le lundi suivants, ces dysfonctionnements avaient pu être corrigés pour générer un plaisir complet chez les visiteurs...

Il faut noter que tout se déroula sans incident, grâce à l'observation des consignes de sécurité ferroviaires par tous les bénévoles et professionnels,

*Photos ci-dessus, de gauche à droite : - Tournage de la 141TB407 AJECTA.*

*- La 140C38 du CFTLP invitée dans la rotonde de Longueville.*

*Photos-page de droite, de gauche à droite et de haut en bas : - La CC6558 en livrée « Maurienne » préservée par l'APMFS en Savoie.*

*- La voiture Pullman 4024 en cours de restauration par l'AJECTA.*

*- La Mallet 020+020T ex-ABC préservée par le train Thur Doller Alsace en gare de Provins avec l'X4716 CFTSA.*

*- Villiers-St-Georges, autorails X4716 et X4647 du CF Touristique du Sud des Ardennes.*

*- Longueville, la 141TD740 du CFTLP.*

*- Longueville : jumelage des autorails X2403 CFHA et Picasso X4039 ABFC en provenance de Romilly.*

*- Longueville, démarrage de la 141R1126 sur une navette pour Provins.*

*- Trois machines en cours d'acheminement, les 141 TD 740, 140 C 38 de Limoges et la 141 R 1126 de Toulouse (Photo Jacques Gaucher).*

en mixité. Ceci mérite d'être noté, dans une manifestation extraordinairement copieuse et malgré des situations parfois dégradées, demandant de l'adaptabilité. Tout s'est plutôt bien passé du côté du matériel historique. Seules les 141 R fuel furent l'objet d'avaries. La 840, lors du parcours dans le train de 7 machines en pression, eut ses roues bloquées suite à un dysfonctionnement d'un robinet de frein. Ses roues motrices ont subi un plat important qui ont conduit à la laisser à Longueville. Quant à la 1126, elle a subi également quelques problèmes qui l'ont empêchée de rejoindre Toulouse, et elle a dû se faire héberger aux Aubrais. L'entraide



2- Ultérieurement, le TGV PSE 16 sera néanmoins tracté jusqu'à Villiers-St-Georges, un événement !



entre les associations intervenantes a été importante et appréciée. Elle est indispensable dans l'exploitation d'engins relevant du patrimoine ferroviaire. Il nous paraît indispensable de publier ici des extraits du communiqué de Guillaume Grison, président de l'AJECTA. Nul ne peut faire mieux le point après cette impressionnante Fête de la Vapeur 2023.

Les 6, 7 et 8 mai derniers, l'AJECTA a organisé son deuxième festival vapeur.

Le conseil d'administration AJECTA se joint à moi pour remercier chaleureusement l'ensemble des participants à l'organisation de cet événement.

Qu'ils soient associations, SNCF, élus locaux, UNECTO, mécènes, bénévoles et j'en oublie malheureusement peut-être... Tout le monde peut être fier de ce que nous avons pu réaliser ensemble.

Certes, le samedi a été difficile suite à une zone au rouge sur la seule voie d'entrée-sortie du dépôt vers la gare... Cependant, la désorganisation du premier jour et les gros retards ont finalement laissé place à deux jours extraordinaires.

Nos visiteurs, ainsi que les photographes, ont pu admirer et immortaliser un ballet de circulations ferroviaires historiques ne laissant que très peu de temps calmes dans les gares et, d'une manière générale, tout le long des lignes parcourues.

Au cours de ce grand week-end, nous avons pu faire circuler en moyenne 47 trains journaliers, la plupart sous forme de navettes réversibles.

La réussite des deux derniers jours a été possible grâce une exploitation optimisée des installations de la gare de Longueville et, surtout, à un regain de mobilisation de la part de tous pour fiabiliser les entrées-sorties dépôt ainsi que les circulations de la journée suivante.

Sans donner de détails, ni de noms, ils se reconnaîtront sûrement, merci à celles et ceux qui ont œuvré à cette organisation en plein milieu de la nuit afin que tout se déroule comme sur du papier à musique au petit matin. Merci également à ceux qui ont su s'appuyer sur cette préparation nocturne pour organiser, en opérationnel, les mouvements des trains tout au long de la journée.

*Il va de soi qu'une forte mobilisation bien en amont a permis d'organiser avec beaucoup de difficultés la venue de tous les matériels présents.*

*Faisant face à un mur qui se dressait devant nous, quasi de manière hebdomadaire depuis 6 mois, le groupe de travail, piloté par Laurent Frérot (SNCF), a réussi, contre toute attente, à faire de ce festival, un beau festival.*

*Grâce au concours de chacun, nous avons pu permettre la venue de neuf locomotives à vapeur aptes à circuler sur le RFN (100% du catalogue opérationnel était à Longueville).*

*Même si les stars tant attendues, porte-drapeaux de la manifestation, étaient ces neuf locomotives à vapeur, les sept locomotives diesel, les six locomotives électriques, la voiture cinéma ainsi que le TGV (celui du record du monde de 1981) ont été très appréciés et ont constitué des surprises très prisées des visiteurs.*

*Dans cet état des lieux, on ne doit pas oublier les 50 voitures et wagons, ainsi que les six autorails sans lesquels nous n'aurions pu transporter les voyageurs.*

*Ce rassemblement présente un caractère exceptionnel, tant par les chiffres, que par la diversité historique des matériels réunis. En effet, il a été l'occasion de faire découvrir ou redécouvrir des ambiances ferroviaires s'étendant quasiment sur toute la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle.*

*D'un point de vue parcours, ce festival a également été l'occasion de permettre, à nouveau, la circulation de trains touristiques sur la ligne 3000, jusqu'à Villiers-Saint-Georges (tantôt à 20 km/h, tantôt à 40 km/h).*

*Toute la force de cette manifestation a été de faire travailler ensemble des professionnels du chemin de fer, dirigeants comme agents de terrain, avec des bénévoles, les uns cheminots de métier et les autres simples cheminots du week-end.*

*Une fois que tout le monde a trouvé sa place, l'organisation s'est montrée robuste et la partition a été bien jouée. Cela s'est vérifié à tous les niveaux et à chaque moment de la préparation, de l'acheminement, de la réalisation, mais également du retour de chacun chez soi.*

*Une entraide entre associations a permis de sauver certaines circulations, et même de fiabiliser les acheminements du retour.*

*Cette manifestation, que beaucoup pensaient impossible, a bel et bien eu lieu, grâce, d'une part, à un énorme travail de groupe et, d'autre part, à la volonté indéfectible de certains acteurs.*

*Nous allons tenter de rédiger un document de REX afin de capitaliser, pour que le prochain organisateur ne reparte pas de zéro, car bien qu'on ait déjà eu l'expérience de 2011, on se rend compte qu'une capitalisation écrite aurait pu nous éviter certains écueils qui nous ont mis en difficulté à certains moments.*

*Merci aux réseaux participants de faire suivre ce message à vos membres et à SNCF de faire suivre à tous les contributeurs.*

*Un grand BRAVO ! à tous, merci d'y avoir cru !!!*

*Si des structures veulent se lancer pour nous proposer de tels rassemblements sur le grand réseau, je me tiens à leur disposition.*

*Pour terminer, je souhaite partager une pensée amicale pour nos amis de l'AAATV CVL qui n'ont pas pu ramener leur 840 à la maison, suite à un sérieux problème mécanique. Pour eux, la fête s'est terminée avec un goût amer. Ils savent que nous sommes à leurs côtés dans cette épreuve et que nous nous mettrons à leur disposition lorsqu'il s'agira d'amener la machine vers un atelier de maintenance.*

Guillaume Grison  
Président.

En guise de conclusion, quelques photos faites de « l'intérieur » du festival par un participant concerné : Jacques Gauthier du CFTLP.

Photos page de droite, de gauche à droite et de haut en bas :

- La 141 TD 740 sur le faisceau de Longueville en tête d'une rame inox, rappelant celles des « trains des oiseaux » vers Le Havre, qu'elle a souvent côtoyées, mais pas remorquées.

- Vue sur la R 840, la CC 72084 et la rame 16 TGV PSE, depuis le tender de la 140 C 38.

- Pour ne pas oublier ceux qui ont été les acteurs du festival, une photo de l'équipe de la 140 C 38 du CFTLP (Limoges). ■



**LUCATO**  
Termica



Essais non destructifs

Rivetage à chaud



Service d'assistance Technique



Travaux sur la chaudière et sur la mécanique



Lucato Termica Srl • S.S. 31 Località Fontanone, 2 - 15040 Castelletto Monferrato (AL) • ITALY  
Tel.: +39 0131 233053 • e-mail: info@lucatotermica.it • www.lucatotermica.it