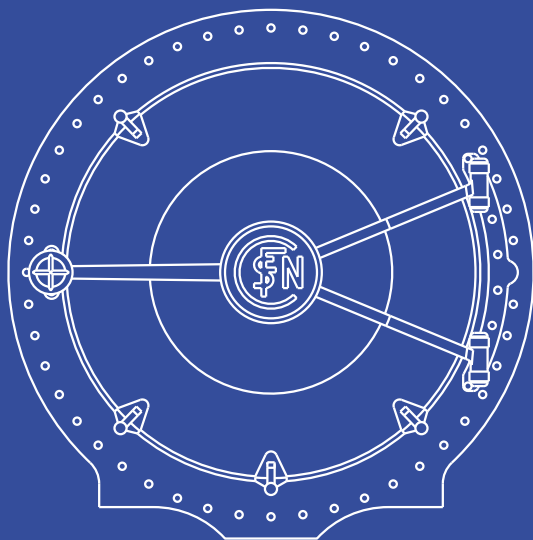


231 PLM



HISTOIRE D'UNE SERIE


REE
MODELES

HISTORIQUE

Ces locomotives font partie de la grande famille des « Pacific » PLM série 6000, construites à 462 exemplaires de 1909 à 1933, sur le même type, ce qui leur donne le même aspect extérieur et permet donc de les reconnaître. Ces machines ont rendu de grands services sur toutes les lignes du Sud-Est.

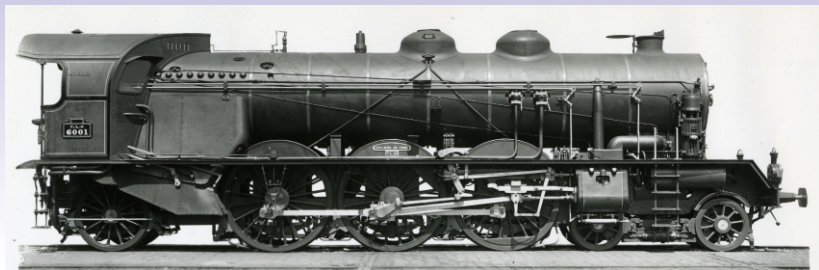


Photo : Document SNCF

La ligne très épurée du début de leur service ne perdura que peu de temps, puisque dès 1935, le PLM entreprit de grandes transformations. Leur silhouette se trouva modifiée par le montage de réchauffeurs ACFI, ou de pompes Dabeg.

Lors de transformations plus poussées, les 231 C devinrent des 231 K en 1939, les 231 B, des 231 H et les 231 D et F, des 231 G. Ces machines furent toutes équipées d'un réchauffeur, d'un échappement double et d'écrans pare-fumée, adoptant ainsi la silhouette que nous connaissons dans leur état final. Après la guerre, les transformations se poursuivirent et l'électrification de la ligne impériale poussa la SNCF à achever la transformation de l'important parc de Pacific rendues disponibles. Pour remplacer des séries de machines plus anciennes ou moins économiques, elles sont affectées à d'autres régions entre 1950 et 1952 : Est, Nord et Sud-Ouest.

A cette époque, il y avait 3 séries de machines en service :

- 231 K (2 à 86)
- 231 G (1 à 215)
- 231 H (1 à 30)



Photo : André LEPAGE - Coll.LR Presse

Les 231-G sont les seules Pacific à avoir roulé sur les six régions de la SNCF.



Photo : Marcel Aubert - 1956



Photo : Maurice MERTENS - 231K68

Ces séries de machines font partie des rares locomotives de vitesse à tracter régulièrement des rames marchandises.

SERVICES et CARRIERES des 231 Pacific PLM

Région NORD

C'est en 1950 que le Nord est contacté par la région Sud-Est de la SNCF, désireuse de se séparer de ses Pacific devenues inutiles par l'électrification de la ligne Paris-Lyon. L'arrivée de dix-huit 231 G et de trente-et-une 231 K type PLM, permit à cette région de se séparer de machines moins puissantes ou plus gourmandes en combustible.

Lors des premières grandes révisions de ses nouvelles pensionnaires, le Nord, comme à son habitude, a monté sur la plupart des machines des portes de boîte à fumée à peinture en Y typiquement Nord et des phares électriques. D'autre part, contrairement à l'Est et au Sud-Ouest qui conservent les tenders PLM sur une partie de leur parc, le Nord va systématiquement atteler derrière ses Pacific PLM des tenders type Nord 2-37 A 1 à 149 et 2-38 A 1 à 78. On trouva même derrière ces machines des tenders 38 P, provenant de 150 P réformées.

C'est sur cette région que rouleront les dernières machines de type 231 PLM, avec pour leur rendre hommage, le dernier train officiel le 26 mai 1971.

Dépôt de Boulogne-sur-Mer :

La carrière des Pacific PLM sur la région Nord commence en novembre 1950, avec l'arrivée des premières 231 K. En 1952, on dénombre onze machines portant les numéros 2-231 K 8, 10, 27, 30, 31, 40, 46, 47, 53, 58 et 73. La plupart des roulements les affectent aux trains du régime accéléré : trains de marée composés de wagons STEF, Interfrigo et rail-route UFR et trains de messageries diverses vers la capitale. Les Pacific assurent aussi des trains de pèlerins et le parcours des trains d'Anglais jusqu'à Laon ou Reims.

En 1966, du fait du regroupement des 141 R à Boulogne, les 231 K seront mutées à Calais.

Dépôt de Tergnier :

Les premières 231 K PLM arrivent à Tergnier, dépôt voué aux marchandises, en février 1951. En 1952, les 2-231 K 2, 22, 23, 33, 35, 51, 52, 65 et 68 sont présentes à l'effectif et le resteront jusqu'en 1963, date à laquelle elles seront garées froides.

Dépôt d'Aulnoye :

C'est en Avril 1952 que les premières 231 Pacific ex-PLM arrivent au dépôt d'Aulnoye. En 1958, il y a 7 machines 231 G (les N° 49, 97, 110, 164, 235, 261 et 266) et 6 Pacific 231 K (les N° 16, 37, 44, 45, 71 et 82).

Ces machines roulent vers la Belgique et couvrent les 310 Km de Paris à Bruxelles sans échange de traction ; ainsi que sur les 367 Km de la ligne Paris-Liège, où le dépôt Liégeois leur procure le combustible qui leur convient.

Elles devront toutefois composer avec l'arrivée des couplages de diesels SNCB en UM et des automoteurs TEE.



Photo : Coll.Olivier GEERININK - 231G266 à Schaarbeek

Le 26 septembre 1961, l'électrification de la ligne Paris-Tergnier coupe la route vers Paris-Nord aux Pacific d'Aulnoye qui disparaissent quand le 25000 V atteint cette ville, le 15 mai 1962.

Dépôt de Calais :

Les premières Pacific sont réceptionnées à Calais en juin 1952 avec les 2-231 G 42, 70, 81, 86, 114, 131, 139, et 140. Elles assurent des trains de messageries principalement les trains de marée, des petits express et des omnibus vers Amiens et Lille.



Photo : Peter CLERGG Coll.SNCF Society - Ferroviissime N°56 - 2-231G70 Calais

A noter qu'entre Calais et Boulogne, il fallait avoir recours à la double traction pour tous trains de plus de 500 t.

Au début des années 1960, suite à la mise à l'arrêt de nombreuses Pacific 2-231 E Chapelon, les Pacific PLM de Calais se trouvaient régulièrement en tête du célèbre train « La Flèche d'Or ». Il était parfois nécessaire d'avoir recours à la double traction avec une 141 R pour gravir la rampe de Caffiers car le train pouvait dépasser 750 t.

En 1966, les Pacific Calaisiennes sont les suivantes : 2-231 K 16, 27, 35, 44, et 82 et 2-231 G 70 et 235 ainsi que les 2-231 E 5, 21, 22 et 23. Leur dernier roulement concerne les rapides 82 et 19 « Flèche d'Or », les rapides 9 et 32 avec couchettes pour les longs parcours et les rapides Calais-Bâle et retour.

Les deux derniers trains assurés par ces locomotives circulèrent le 11 janvier 1969 avec les 231 K 8 et 82, marquant ainsi la fin des Pacific en France. Elles laisseront la place à une UM de BB 66000 encadrant un fourgon chaudière, avant que les CC 72000 ne prennent le relais.



Photo : REE - 231 K 8 Préservée par la FACS en maintenance à GRAY

Région SUD-OUEST

Dépôt de Tours :

Les premières Pacific 231 G PLM arrivent sur le Sud-Ouest le 25 mars 1953. Ce n'est qu'en 1964 que des 231 K feront leur apparition à Tours, en venant de la région Est. Les premières machines reçues vont aussitôt reprendre les roulements 301 et 302 à leurs devancières. Elles seront engagées principalement sur des transversales où elles assureront un service brillant qui leur donnera l'occasion de fréquenter quotidiennement la région Ouest. Elles rouleront vers Nantes, Le Mans, Thouars, Vierzon, Moulins, Paray-Le-Monial ou St-Germain-des-Fossés où elles effaceront les dernières « Chapelon » du PO.

La première mise en réparation différée intervient en juin 1960 avec la 231 G 123. Jusqu'en 1965, les roulements ne subiront pas de grands changements, mais le nombre de machine diminue avec l'arrivée des Diesels et en particulier en 1966, avec la réutilisation des 68000 de Limoges.

L'arrivée de la 68018 de Chalindrey le 5 novembre 1966, au dépôt de Tours, suivie de quelques autres unités aura raison des dernières Pacific.

En février 1967, les dernières 231 ex-PLM cessent de rouler définitivement sur le Sud-Ouest.

Dépôt de Bordeaux :

Les premières Pacific 231 G PLM seront mutées à Bordeaux en juillet 1953. Ce dépôt ne possédera pas de 231 K. Ces machines prendront en charge principalement les trains vers Montauban et Périgueux. Au service d'été 1966, douze machines restent en lice mais l'effectif se réduit. Elles seront retirées du service dès l'hiver de cette même année. Elles laissent ainsi la place aux 141 R pour quelques temps encore.



Photo : Marc Dahlström - Coll.J.Thouvenin - Ferroviissime N°56 - 4-231-G 62 Bordeaux à Périgueux
1962

Région EST

Dépôt de Paris-La Villette :

Les six premières Pacific PLM rejoignent le dépôt parisien dès décembre 1951. En 1952, dix 231 K sont aux effectifs, à savoir les 231 K 6, 11, 12, 17, 34, 43, 49, 59, 75 et 77. En 1958, il y a dans la capitale seize 231 K et la 231 G 19.

Elles assurent les trains rapides et express dans les mêmes roulements que les 241 A de l'Est. Elles roulent ainsi vers Nancy, Chaumont, Metz, Strasbourg et Luxembourg ; mais l'arrivée des 241 P du Sud-Est et du Nord va quelque peu réduire leur champ d'action.

De plus, l'électrification progressive de la ligne Paris-Strasbourg, atteint Metz en avril 1959 et Châlons-sur-Marne en mai 1961, ce qui limite les parcours des machines à vapeur sur la ligne 1. Le 9 juillet 1962, l'inauguration de l'électrification totale de la ligne Paris-Strasbourg sonne le départ des dernières Pacific Sud-Est du dépôt parisien vers Troyes et Belfort.

Dépôt de Strasbourg :

Les premières Pacific de ce dépôt sont les 231 K 7 et 38 de Dijon, les 231 K 14, 54 et 76 de Lyon-Mouche et les 231 K 3, 60, 67 et 85 de Belfort. Début 1955, il y a neuf 231 K à Strasbourg rejointes cette même année par les 231 G 21 et 149. Mais les électrifications progressent et le 26 octobre 1957, l'artère Strasbourg-Bâle est sous tension, ce qui a pour conséquence la mutation des 231 Pacific vers les dépôts de Nancy et Belfort.

Dépôt de Belfort :

Les affectations des 231 Pacific PLM au dépôt de Belfort s'échelonnent de 1950 à 1963. Dès le début de 1952, il y a dix-huit 231 K aux effectifs du dépôt ; mais durant les premiers mois de l'année 1954, celles-ci sont remplacées par vingt 231 G, qui seront suivies par d'autres unités en 1955. Ces machines assurent de nombreux roulements rapides, express, omnibus et messageries. Elles font escale dans les dépôts de Troyes, Chaumont, Bâle, Strasbourg, Mulhouse, Besançon, Dôle, Blainville, Nancy et Reims. Elles assurent de loyaux services, mais à la fin de 1963, il ne reste que cinq 231 G et huit 231 K. Au 1er janvier 1966, les 231 K 34, 49 et 83 parcourent les derniers kilomètres et seront remplacées par des 141 P et des engins thermiques.



Photo : Jean-Louis Vuille - 1-231-G 226 en gare de Belfort

Dépôt de Reims :

Les Pacific PLM vont chasser peu à peu les 231 B Est ; en 1956 avec l'arrivée des quatre premières 231 G, puis en 1957 avec 14 nouvelles unités dont trois 231 K.

Les roulements les conduisent vers Paris, Charleville, Laon, Dijon et Chaumont. En 1962 l'électrification de la ligne Reims-Epernay va limiter leur service vers Charleville et Tergnier et engendrer le départ de plusieurs machines vers le dépôt de Belfort.

En 1964 les dernières machines de Reims assurent encore quelques liaisons vers Charleville jusqu'à l'électrification en 25 KV de la ligne Reims-Mohon. Elles disparaissent du secteur après le dernier train de la 1-231 K 11 le 19 décembre 1964.

Dépôt de Nancy :

Ce dépôt situé sur la ligne 1 entre Paris et Strasbourg, reçoit sa première Pacific en provenance de Lyon-Mouche avec la 231 K 9 en avril 1950. Suivent les 1-231 K 18, 28, 29 et 41. Au service d'hiver 1950/51, l'effectif atteint quinze machines suite à la mutation de dix locomotives en provenance des dépôts de Dijon-Perrigny et de Lyon-Mouche. Leurs roulements en tête de rapides, d'express ou de messageries sont variés et elles vont jusqu'à Paris, Strasbourg, Belfort, Bâle, Metz, Luxembourg et Chalindrey par Epinal ou Neufchâteau.

En 1955, quelques 231 G se joignent aux 231 K et en 1959, il y a sur Nancy un effectif de 28 Pacific G et K. Mais en 1960, l'électrification progresse et en 1961, elles disparaissent toutes de ce dépôt pour être, soit garées définitivement, soit mutées à Troyes ou Belfort.



Photo : Félix FENINO 231K à Luxembourg en Juillet 1956 - Les Editions du Cabri

Dépôt de Troyes :

Ce dépôt reçoit sa première machine en mars 1956, la 231 K 67, suivie des 231 G 241, 278 et 280. En mai 1957, quinze machines sont en service et tractent les trains entre Troyes et Bâle (359 Km), et retour, parcours le plus rapide de la SNCF à l'époque en traction vapeur avec 108 Km/h de moyenne ! Mais l'arrivée en 1962 à Chaumont des 241 P, provoqua la mutation à Belfort de plusieurs 231 K. L'arrivée des A1A A1A 68000 à partir de 1963, contribuera à la diminution du service vapeur et les dernières 231 Pacific PLM quittent Troyes en 1965.

Région SUD-EST

Cette région est celle où ces belles machines ont débuté leur carrière dès 1909 pour les deux premiers prototypes. A la fin des années 1940, l'effectif se trouve encore en totalité sur le Sud-Est. En 1950, l'électrification de la ligne Paris-Dijon efface la Vapeur des portes de Paris pour les Pacific et les 231 G quittent le Charolais pour être mutées à Nevers, Clermont, Dijon-Perrigny et Lyon-Mouche. Celles de Laroche sont envoyées principalement sur Dijon qui devient le plus gros détenteur de 231 Pacific PLM. Cela entraînera le départ progressif de toutes les 231 K vers l'Est et le Nord. Jusqu'à l'électrification de Dijon-Lyon, le 1er septembre 1943, quarante deux 231 G, quatorze 231 H et neuf 231 K se partageront les roulements.

Le 1500 V arrivant dans la cité Lyonnaise, les 231 G de Lyon-Mouche sont engagées vers le Sud, ou vers Genève et Grenoble. Les dernières Pacific quittent Lyon-Mouche à la suite de l'électrification de la section de ligne Chasse-Loriot fin 1958.

Avignon possède des Pacific depuis très longtemps ; mais les 241 P leur font beaucoup d'ombre. En 1962 lorsque le 1500 V atteint Marseille, toutes les locomotives à vapeur quitte le dépôt d'Avignon.

Marseille fut l'un des fiefs de ces belles Pacific, qui étaient engagées sur la ligne de la Côte d'Azur et sur l'Artère Impériale. Ces machines fréquentaient le port de Marseille jusqu'au pied des Paquebots. En 1951, le dépôt de Marseille-St-Charles comptait à son effectif, dix-huit 231 G et quinze 231 H plus puissantes. En 1962, tous services avaient disparu.

La ligne du Bourbonnais a été fréquentée par les 231 Pacific du PLM jusqu'en 1966, suite à l'arrivée des BB 67000. Le grand dépôt de cette ligne, idéalement situé au milieu de celle-ci, est sans conteste Nevers. En 1955, il possède quatorze 231 H engagées sur les rapides et express vers Clermont, Moret, Vierzon et Saincaize.

Elles sont secondées par une trentaine de 231 G, qui emmènent des express vers Langeac, Dijon via Chagny et Lyon via Paray-le-Monial. L'arrivée des 241 P en 1958 prend les meilleurs trains aux Pacific, mais ces dernières sont réutilisées sur des remplacements d'autorails et d'omnibus, jusqu'à l'arrivée en masse des machines diesel.

Le dépôt de Clermont-Ferrand vit dans l'ombre de celui de Nevers. Il possède néanmoins un nombre important de Pacific engagées sur la ligne du Bourbonnais et sur la ligne des Cévennes jusqu'à Langeac ; le profil de la partie centrale de cette dernière n'étant pas compatible avec la disposition des 231.

Le dépôt de Nîmes engage ses machines sur la radiale du littoral languedocien, sur l'Artère Impériale vers Lyon et Marseille. Il compte vingt-et-une 231 G en 1952. Leur service cessera en 1960, avec l'électrification de la section de ligne Avignon-Nîmes.



Photo : Jean-Louis VUILLE - LVDR - 231G Marseille-Blancarde en 1959

Bibliographie :

Les Locomotives « Pacific » du PLM - La Vie du Rail
Les « Pacific » du PARIS-LYON-MEDITERRANEE - Les Editions du Cabri
Correspondances Ferroviaires HS 11/2006 - LR Presse
Ferrovissime N°56/janvier 2013 - LR Presse



REE MODELES
Service commercial - SAV
ZI 2, Rue Ambroise Croizat
77370 - NANGIS

Tél : +33(0)1.64.00.31.20
Email Commercial: info@ree-modeles.com
Email SAV : sav@ree-modeles.com

www.ree-modeles.com

N-00040-01