

5-1200, 150 B et P

SERVICE LOURD DES ANNÉES 1930 À 1970

Les 150 P, issues des 5-1200 de la Compagnie du Nord sont unanimement reconnues comme les plus élégantes locomotives marchandises européennes. À l'occasion de la sortie de modèles H0, parcourons leur carrière pourtant obscure.

Texte: Thomas Belloc

La 2-150 B 27 à Ermont, est encore équipée de chaînes de sécurité et pas encore de feux électriques (25 octobre 1947).





Depuis le début des années 1910, la Compagnie du Nord confie son trafic lourd de marchandises aux locomotives de type 150 5001 à 5120. Mais le réseau décide de développer un nouveau type de Decapod, toujours plus performant. Sous l'impulsion de Marc de Caso, et pour une réduction des coûts, ces futures locomotives à cinq essieux moteurs sont dotées des mêmes chaudières que les Super-Pacific de la troisième sous-série (3.1251 à 3.1290). Ces 5.1201 à 5.1230 sont construites de 1933 et 1935 aux ateliers de La Chapelle (Paris) pour les huit premières, et dans ceux d'Hellemmes (Lille) pour les vingt-deux autres. Marc de Caso travaille en parallèle sur un projet de Decapod à simple expansion, avec distribution par pistons-valves système Cossart (comme les 2-141 TC, NDLR), mais le projet ne voit jamais le jour. Dotées d'une architecture moderne pour l'époque, les 5-1200 ont une esthétique très soignée pour des locomotives marchandises. Leur livrée, noir et chocolat à filets jaunes, est alors de mise.

Le service des Decapod chocolat

En ligne, avec leurs roues de 1,55 m de diamètre, les 150 sont limitées à 105 km/h en service, même si l'une d'elles atteint les 125 km/h lors d'un essai. Aptes à des vitesses élevées, en de rares occasions elles peuvent remplacer une Pacific défaillante sur un express lourd. En général, les 5.1200 remorquent des trains de houille, au départ du bassin de Lens vers Paris, ou vers Hirson et l'est. Il est donc logique que l'ensemble de la série soit affecté au dépôt de Lens, au coeur du grand bassin minier du Nord-Pas-de-Calais. Mais quelques locomotives sont affectées temporairement au dépôt de Longueau. En ligne, une Decapod tire à une vitesse comprise entre 70 et 75 km/h un train de charbon de 2 570 tonnes, composé de wagons de grande capacité à bogies. Le 13 septembre 1933, lors de la traction exceptionnelle de l'express 119 de 554 tonnes, les 41 km de Paris à Chantilly sont parcourus en seulement 27 minutes, à une vitesse moyenne de 91 km/h, avec une pointe à 118 km/h !

Le Nord, mais pas que...

Les Decapod ne roulent pas uniquement sur le réseau Nord. La 5.1204 est envoyée sur la ligne Paris – Nancy en 1937, car la Compagnie de l'Est s'intéresse à ces locomotives. En tête de l'express 53 de 740 tonnes, avec 18 arrêts, la vitesse en palier de 90 à 95 km/h est tenue. De même, en Lorraine, une 150 est de passage pour un essai avec une rame de 1350 t en rampe maximale de 10 mm/m. Deux machines sont aussi détachées au PLM pour essais. La première, la 5-1204 déjà essayée à l'Est, sur la ligne Dijon – Laroche. La seconde locomotive est la 5.1215, mise en concurrence avec une 151 A du Sud-Est sur la section Les Laumes – Dijon, le 23 et 24 mai 1938. La Decapod et la 151 A tractent séparément un train de 985 tonnes, sur la rampe de 8 mm/m entre Plombières-lès-Dijon et Baulme-la-Roche. Les essais concluent à la supériorité de la 151 A, mais montrent que la Decapod présente des qualités de traction remarquables pour les trains de marchandises lourds sur voie facile. Les essais de traction marchandises terminés,



© J. Serain, coll. A. Prévot

La 2-150 B 27, vue entre Cernay et Sannois, le 25 octobre 1947. Derrière la locomotive, en tête du lourd train de charbon, une voiture dortoir pour la deuxième équipe, alors de mise.

le Service du Matériel et de la Traction teste une nouvelle fois la 5.1215 avec des trains de vitesse, entre Dijon et Laroche. Les résultats sont très concluants : des vitesses de l'ordre de 105 à 110 km/h sont mesurées.

Les 150 B, 25 ans de service seulement

Le 1 janvier 1938, l'ensemble des compagnies ferroviaires est regroupé sous une même entreprise, la SNCF. Les 5.1201 à 5.1230 deviennent 2-150 B 1 à 30, leur livraison passe au vert SNCF, mais l'affectation n'est pas touchée et demeure le dépôt de Lens. Avec le second conflit mondial, certaines locomotives sont déployées en Allemagne. En mai 1945, les 150 B 3, 8, 10, 12, 17, 27 et 28 sont garées à Arras, Hellemmes, Lapugnoy, Lens et Montataire pour des réparations. Ensuite, l'ensemble du parc participe activement aux efforts de reconstruction. En 1955, les tenders 36 A sont modifiés pour augmenter la capacité de charbon au niveau de la hotte, avec au total 11 tonnes de capacité. Cette même année, la 150 B 21 est retirée du service, suivie des 150 B 13, 15, 16, 22 et 29 durant l'année 1956. Du fait de l'électrification et de la disponibilité de 141 R et 150 P, les B n'auront vécu qu'une courte période pour des locomotives à vapeur, 25 ans environ. Les dernières survivantes sont les 150 B 9 et 12, employées entre Béthune à Outreau, en direct ou avec un arrêt à Calais, et réformées respectivement le 24 mars et 1^{er} mai 1961. À noter que la 150 B 9 est désignée pour rejoindre le futur musée du Chemin de Fer, mais du fait de son état dégradé, on lui préfère la 150 P 13.

Les Decapod de la SNCF

En 1938, la SNCF prend la décision de reproduire le type Decapod 5.1200, suite aux études de la Division Etudes Locomotives, dans l'optique de réduire les coûts de développement, de fabrication et de maintenance, tout en gagnant du temps. Ainsi, 115 machines sont fabriquées : les 150 P 1 à 115. Mais avec la Seconde Guerre Mondiale, les livraisons ne sont plus assurées avec régularité. En 1941, trente-sept machines sont reçues par la SNCF, dix en 1942, vingt-trois en 1943. Les livraisons sont étalées jusqu'en 1950.

Les lignes et dépôts sur le Nord

À leur arrivée, certaines 150 P sont attribuées au dépôt Lens et rejoignent donc leurs grandes sœurs, les 150 B. Dans un souci de productivité, ces locomotives tractent des trains de houille, avec une voiture abritant une deuxième équipe. Elles traversent Longueau, Montdidier ou Creil pour desservir le bassin parisien, et l'artère Nord-Est en direction des hauts-fourneaux de Lorraine. À partir de 1943, le dépôt de Longueau reçoit ses premières machines et, en 1946, on peut les retrouver en double traction avec des 141 R charbon, là encore sur des trains de houille et de marchandises. Cette même année 1943, le dépôt d'Hirson reçoit sept machines puis, à partir de 1949, un quatrième dépôt Nord voit arriver des 150 P : Somain. Au départ de ce dépôt, les Decapod desservent Sotteville, Trappes, Dunkerque et Le Bourget, via Cambrai, Tergnier et Verberie, ou via Arras, Longueau et Montdidier. Un an plus tard, Béthune reçoit quatre P (111 à 115) entre le ►►



© P. Debano

Sans doute au cours d'un transfert entre la Région Nord et la Région Est, la 150 P 5 est rutilante, et sa cheminée est protégée.

© Crinquand, coll. LR Presse





Wagons rouges UIC, nous sommes dans la deuxième moitié des années soixante. La 150 P 114 est alors encore affectée au dépôt Nord de Longueau.

© J.H. Renaud, coll. LR Presse

► 10 février et 15 avril 1950, sachant que ce dépôt possède déjà l'intégralité des 150 B. Valenciennes voit passer cinq machines en 1955, mais le dépôt en compte en tout huit sur une courte période. En 1955, avec le début de l'électrification de la région Nord, le dépôt de Lens commence à se séparer de ses Decapod. Ainsi, un an plus tard, et pour remplacer les 141 R mutées à Creil et Longueau, neuf 150 P sont attribués au dépôt du Bourget.

Fin de carrière à l'est

Durant toute leur carrière, les Decapod sont majoritairement affectés sur les dépôts de la région Nord SNCF. Mais il est parfois possible de voir ces locomotives proches de Pacific Etat. En effet, en 1955, des Decapod sont affectés à la ligne Sotteville - Longueau pour tirer des trains de marchandises tels le train SG 3228. Il y a donc une interconnexion entre les différentes régions SNCF. De plus, dans les années 1950-60, les 150 P Nord SNCF sont levées dans les ateliers du dépôt de Rennes et

de Saint Briec. Il n'est donc pas rare de voir des Decapod sur la région Ouest. La région Est SNCF voit arriver les 150 P puisque le besoin se réduit au fil des ans sur la région Nord. Ainsi, en 1956, une première Decapod est affectée à Chalindrey, et la même année, douze locomotives sont présentes : 150 P 8, 10, 11, 17, 37, 43, 44, 45, 46, 47, 58 et 68. En 1957, elles sont treize au dépôt de Chalindrey, venues des dépôts de Lens et de Longueau. Leur ligne de prédilection est Toul - Dijon ainsi que la ligne de Saint-Dizier, avec un roulement régulier. L'année suivante, huit nouvelles machines arrivent. En 1960, le dépôt de Chalindrey compte 38 Decapod. Sur la même année, et pendant cinq mois, le dépôt de Lumes reçoit les 150 P 13, 24 et 61 pour tracter des trains de charbon de 1830 tonnes entre le port de Givet et le triage de Lumes. On peut aussi les retrouver sur la traction de trains de ballast, entre le triage de leur dépôt d'affectation et les carrières de Pierres Bleues, à Chooz. Pour composer ces

trains de ballast de 1 800 tonnes, des wagons plats ordinaires et des Talbot. Les arrivées au dépôt de Chalindrey ne se sont jamais arrêtées à part en 1962, la dernière réceptionnée étant le 150 P 97, le 29 octobre 1963. L'ensemble du parc de Chalindrey est équipé de tender 34 P. Avec l'électrification de la section Dijon - Neufchâteau, des Decapod sont mutés au dépôt de Chaumont, en septembre 1964. La fin des années soixante marque le départ ultime pour ces machines, la concurrence des locomotives diesel et électrique est bien trop importante. Le dépôt de Chalindrey devient un dépôt diesel, livrant donc l'entièreté de son parc de Decapod au dépôt de Chaumont. Le 19 février 1968, la dernière 150 P 86 y est réformée mais est ferraillee quatre ans plus tard, en mars 1972. Vous retrouverez une description technique des 150 B et P, sans aucun doute les plus belles séries de machines à vapeur européennes pour trains de marchandises, très prochainement, dans *Ferrovissime* 136 de juillet. ■



© J.H. Renaud, coll. LR Presse

Fin des années soixante sur la ligne 4 Paris - Bâle, Cette 150P porte une livrée bien terne.

La 150 P 13, vue ici en fin de carrière à la Région Est, est aujourd'hui préservée.



© J.H. Renaud, coll. LR Presse