

*Révisons nos classiques***PACIFIC ETAT**

La sortie des modèles réduits en H0 nous offre l'occasion de nous pencher sur l'histoire d'une famille de machines essentielle du chemin de fer français.

Texte : Denis Gamard

Les locomotives Pacific (de disposition d'essieux 231) conçues par la Compagnie du PO (Paris Orléans) série 3500 étant particulièrement réussies, les chemins de fer de l'Etat, après une première commande de 50 Pacific peu puissantes, s'en inspirent en lançant en 1913 l'étude d'une nouvelle machine pour leur réseau. La livraison de la série s'échelonne de 1914 à 1922, perturbée par la Première Guerre mondiale qui retarde la construction et occasionne la réquisition de certaines machines construites par Fives-Lille, en zone d'occupation allemande, récupérées seulement après la fin de la guerre (l'une d'entre elles est curieusement affectée aux chemins de fer du Nord, où elle reçoit la célèbre livrée chocolat et est surnommée « la Bretonne », avant d'être restituée à la Région Ouest SNCF en 1947). La série comporte en tout 304 unités, construites par Fives-Lille, Batignolles Châtillon, North British en Grande Bretagne, et Schneider. C'est une erreur courante de considérer cette série comme des machines régionales liées aux seuls chemins de fer de l'Etat car cette série réussie inspire d'autres réseaux, l'Est, l'Alsace Lorraine, le Paris à Orléans, pour des Pacific financées par le ministère des travaux publics, et donc appelées Pacific TP. Copie de la machine, mais pas du tender, ce qui donne lieu à des variantes spécifiques à chaque réseau. Si l'on y ajoute l'unique exemplaire affecté au Nord jusqu'en 1947, seul le PLM (donc le Sud-Est de la France) n'est pas concerné par cette série...

Technique : quelques chiffres

Ses caractéristiques techniques générales sont les suivantes : outre l'abri à pans coupés conçu pour s'inscrire dans le gabarit réduit de l'Ouest, la surface de grille est de 4,27 m², ►►

Le 29 septembre 1968, la 3-231 G 558 évolue sur les voies du Croisic pour assurer l'un des tout derniers trains commerciaux des Pacific Etat.



AU CINÉMA

Les locomotives Pacific État, plus particulièrement les 3-231 G 592 et 3-231 F 632, sont célèbres grâce au film « La Bête Humaine », de Jean Renoir, tourné en 1938. L'acteur Jean Gabin joue le rôle d'un mécanicien, et Julien Carette celui de son chauffeur. Un film dont l'acquisition en DVD est vivement recommandée tant les scènes ferroviaires sont intéressantes et peuvent apporter des connaissances aux modélistes (disposition du dépôt du Havre, scène de prise d'eau en route pour son intérêt historique...).

© Photo DR, coll. A. Prévot



L'une des Pacific Etat les plus évoluées, la 3-231 H 700 est vue à Dieppe le 23 juillet 1965.



© M. Leguay, coll. LR Presse



© Photo J.H. Renaud, coll. R. Thévenin

Pacific Etat, voitures OCEM sous la verrière de Saint-Lazare.
Nous sommes en 1966 et la caténaire est déjà là.

► la surface du foyer de 15,37 m². Elles sont dotées de quatre cylindres : les deux cylindres haute pression extérieurs attaquent le deuxième essieu accouplé, et les deux cylindres basse pression intérieurs attaquent le premier essieu. La puissance à la jante est de 1800 ch, au crochet de 1300 ch. La pression de la chaudière est de 16 kg/CM². Le diamètre des roues du bogie avant est de 97 cm, 1,24 m pour le bissel, et 1,94 m pour les roues motrices. La vitesse maximale s'élève à 130 km/h. La masse à vide est de 87 t. La masse totale locomotive + tender est de 153,6 t. La masse par essieux de 18,6 t. L'ensemble locomotive + tender mesure 22,48 m. Le tender accouplé à ces Pacific est de type État, à bogies dotés de roues de 960 mm de diamètre. Sa capacité en eau est de 22 m³, et 8 à 12 t de charbon. Il est construit à 643 exemplaires pour le réseau de l'État et immatriculé 22 B (22 C pour le tender équipé d'une écope de prise d'eau en marche) lors de la création de la SNCF. Une partie d'entre-eux est équipée de rehausses à combustible.

De nombreuses variantes

Les différentes sous-séries des 304 Pacific Etat se caractérisent par leurs lettres (hors Pacific TP, qui ne sont pas l'objet de cet article) :

- 23 machines demeurent au type d'origine, mais simplement équipées d'un réchauffeur d'eau ACFI. Elles ont de petits écrans pare-fumée et sont immatriculées **3-231 C** à la SNCF
- 135 unités sont transformées de 1933 à 1949, avec montage d'une distribution Dabeg 1 sur les cylindres de basse pression, et d'une

seconde sablière. Elles sont immatriculées **3-231 D** à la SNCF

- 23 unités sont transformées à partir 1933, avec adoption de tiroirs Willoteaux sur les cylindres basse pression et d'une seconde sablière. Elles sont numérotées 231 W à l'Etat puis **3-231 F** à la SNCF

- 31 unités sont transformées (en 1932 pour le prototype), puis en 1936, avec une distribution Lenz-Dabeg sur les cylindres de basse et de haute pression dite « double Dabeg » (DD), elles sont également dotées d'une seconde sablière. Elles ont un tablier surélevé au niveau des cylindres. Elles seront immatriculées 231 DD à l'Etat puis **3-231 G** à la SNCF

- 91 machines sont transformées entre 1937 et 1949 avec modification de l'échappement et installation d'une boîte à fumée rallongée, le circuit de vapeur est également amélioré. Elles sont immatriculées **3-231 heures**.

- 6 machines sont dotées d'une distribution Renaud et numérotées 231 R à l'Etat puis transformées en 231d ou H, sauf une, devenue **231 J 1** à la SNCF.

Techniquement, ces machines font l'objet d'autres innovations. On retiendra entre

autres pour certaines (3-231d et G) des tenders équipés de la prise d'eau en cours de route dans une rigole d'environ 400 m installée dans l'axe de la voie, pour accélérer les trains en supprimant des prises d'eau à l'arrêt, un système en usage en Grande Bretagne et utilisé entre Paris et Cherbourg (Arnières), et entre Paris et Le Havre (Léry-Poses). Après guerre, les 3-231D et 3-231 heures seront équipées de portes de boîte à fumée type Nord, de soupapes Coale unifiées SNCF, d'une turbodynamo, ou du prolongement de la toiture de l'abri vers l'arrière. Elles sont également munies d'un réservoir-doseur de traitement T.I.A sur leur tender.

La livrée est vert 306 et noir 901, si les filets sont parfois rouges comme le prévoit la règle à la SNCF, ils sont en fait le plus souvent jaune bouton d'or, comme le Nord et l'Ouest le pratiquaient.

Omniprésentes à l'Ouest

Le service ordinaire assuré par ces machines couvre l'ensemble du réseau de l'Etat puis la Région Ouest SNCF avec, comme dépôts d'attache principalement : Les Batignolles,

UNE PACIFIC ETAT PRÉSERVÉE

En préservation muséologique, la 3-231 G 558, construite en 1922 à Nantes par la société Batignolles-Châtillon, assure régulièrement des trains spéciaux, avec une composition historique réaliste de voitures OCEM, et parfois des animations à bord, grâce au dynamisme de l'association Pacific Vapeur Club, dont on peut consulter le site internet pour participer aux voyages.



© Photo DR, coll. A. Prévot

Au départ de Dieppe, la 3-231 D 598 assure la correspondance à quai avec un navire transmanche.

Le Havre, Sotteville, Rouen, Cherbourg, Caen, Dieppe, Gisors, Achères, Argenteuil, Montrouge, Le Mans, Rennes, Laval, Brest, Granville, Argentan, Mézidon, Évreux, Saint-Brieuc, Nantes, Auray, Angers, La Rochelle, Saintes, Chartres, Thouars, Niort, et Château-du-Loir. Leurs limites d'utilisation vont de Dieppe, Amiens, Paris, Tours, Poitiers, Angoulême à Bordeaux. Comme les Pacific des autres réseaux, elles assurent des trains prestigieux. Par exemple, avant l'électrification de 1967 les trains rapides en DEV inox de première classe entre Paris, Rouen et Le Havre (célebres rapides 101/102 et 121/114 à plus de 100 km/h de moyenne, avec parfois seulement cinq voitures de type A9 et un fourgon à essieux OCEM, une longueur compatible avec des réseaux en Ho...). Elles ont même l'honneur de se voir confier la rame du Capitole du milieu des années 60 en juillet/août où, ne circulant pas entre Paris et Toulouse, la rame de DEV inox avec restaurant bleu CIWL relie alors... Paris à Deauville. Mais l'une des particularités des Pacific Etat, qui peut intéresser les modélistes, est leur usage sur des compositions de tranches de trains (donc des compositions courtes de quelques voitures) sur les voies uniques de la côte Atlantique (l'Etat est le réseau des plages!). Ainsi, des trains très longs de Paris ►►



© J.H. Renaud, coll. Roger Thévenin

Magnifique compo Etat, derrière la 3-231 G 762 : fourgon OCEM, rame de voitures « saucisson » contrariée par une métallisée Ouest.

POUR ALLER PLUS LOIN, UNE BIBLIOGRAPHIE (NON EXHAUSTIVE) :

Magazine *Ferrovissime* n° 72 (Les Pacific, reines de la vapeur à l'Ouest) et 81 (A plus de 100 de moyenne, les meilleurs trains des Pacific Etat).
Les Pacific Etat, Éditions modernes et illustrées, André Lepage, 1984.
Les Pacific TP, Éditions modernes et illustrées, André Lepage, 1985.
L'évolution du matériel moteur et roulant des chemins de fer de l'État, Lucien Maurice Vilain, Éditions Vincent Fréal et Cie, 1967.
Les Pacific régionales (Est, AL, Nord, Etat, PO et Midi), Bernard Collardey, Editions La Vie du Rail, 2011

Toutes les Pacific Etat de la Région Ouest SNCF sont équipées d'un tender de 22 m³



© Photo DR,
coll. LR Presse

► « éclatent » à Nantes en trois tranches se dirigeant vers les voies uniques du Croisic, de Pornic et des Sables-d'Olonne. Vous pouvez donc limiter vos trains à quatre voitures sur une voie unique à double champignon !

La vitesse, mais pas que...

En matériel remorqué, outre les incontournables DEV inox ou AO, et OCEM de toutes sortes, la sortie prochaine des métallisées Ouest et la sortie annoncée des voitures dites « saucisson » tombent à point nommé pour être associées aux Pacific Etat. Plus étonnant encore pour une machine à grandes roues, les Pacific Etat remorquent - rarement il est vrai - des trains de messagerie (Régime Accéléré) tracés à 100 km/h tout de même, comme durant plusieurs années dans les années soixante un train RA l'après-midi entre Nantes-Etat et Rennes et vice-versa (dont on ne dispose malheureusement pas de photo). Les électrifications Le Mans - Rennes et Paris - Rouen - Le Havre, l'arrivée des 241 P mutées du nord en cours d'électrification de 1959 à 1962, et la diésélisation entraînent leur retrait de service progressif dans les années 1960. Leur dernier service au départ



© Photo DR, coll. A. Prévot

La 231 F 703 fait partie d'une petite série de 23 machines issues de transformation du type d'origine.

de Paris a lieu le 19 septembre 1966 depuis la gare Saint-Lazare avec la **3-231 G 537** sur un rapide pour Le Havre (on peut qualifier cette circulation de dernier grand service des Pacific Etat, à plus de 100 km/h de moyenne!), et l'ultime circulation officielle de ces Pacific est assurée par la **3-231 G 558** le 29 septembre 1968, avec un train entre du Croisic à Nantes, suivi... par une discrète circulation de la

3-231 D 580 qui assure plus tard, le même soir, un remplacement d'autorail avec voitures modernisées Ouest à deux essieux en seconde (et une A3B5 Etat pour la clientèle de classe supérieure) à 18h57, le train 1919 de soirée Nantes – les Sables-d'Olonne avec retour le lendemain matin avec le train 1904 Les Sables-d'Olonne – Nantes 7 h 24, véritables ultimes trains des Pacific Etat... ■