

LES 151 A DU PLM

Petite série, courte carrière mais grand attrait.
Sans doute du fait de leur disposition d'essieux originale,
les 151 A nées au PLM, fascinent les amateurs vaporistes.

Texte : Yann Baude

A la fin des années 1920, le PLM est confrontée à des difficultés pour la traction des trains de marchandises lourds sur les artères chargées de Paris à Lyon, dans le secteur du franchissement du seuil de Bourgogne, ainsi qu'entre Lyon et Saint-Étienne. La compagnie souhaite remplacer les doubles tractions par une nouvelle machine à plus forte adhérence, dotée de cinq essieux moteurs. Dernières locomotives à vapeur construites par le PLM, les 151 A 1 à

10 sortent des ateliers Schneider du Creusot et sont livrées à partir de 1932.

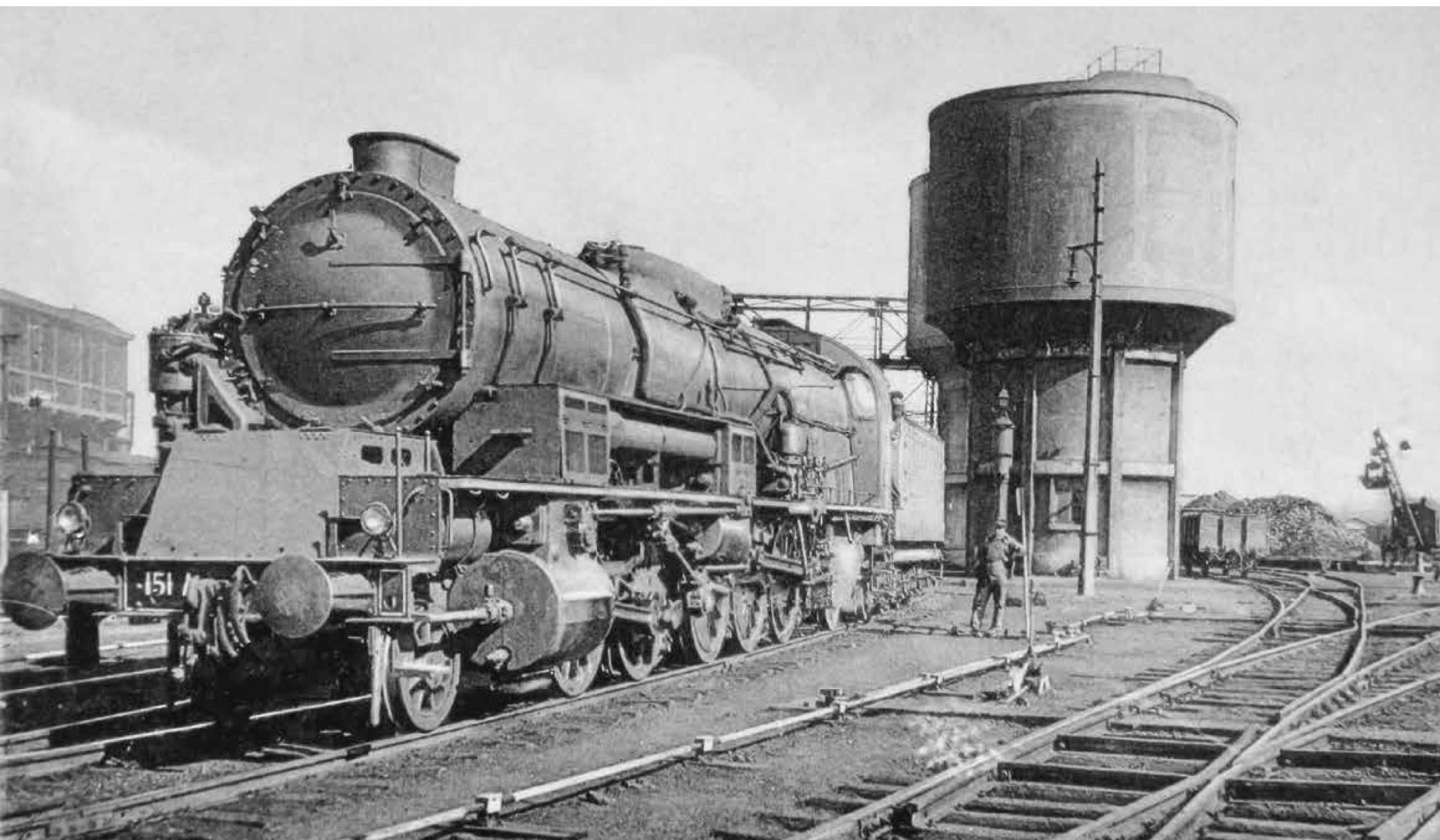
Une technologie particulière

Les concepteurs adoptent un système à double expansion de la vapeur (compound), mais la forte puissance et la taille des cylindres basse pression les empêchent de les placer traditionnellement entre les longerons. Deux groupes d'essieux sont donc constitués, les bielles des cylindres basse pression attaquant les deux premiers essieux moteurs, celles des cylindres

haute pression attaquant les trois suivants, les deux groupes étant liés par des arbres à cames rotatives. Pour le reste, la technologie est classique : chaudière semblable à celle des Mountain (241 A), mais timbrée à 20 hpz, réchauffeur Dabeg, échappement simple, remplacé à partir de 1937 par un échappement double, compresseur bicomposé, abri aérodynamique typique du PLM, mais très aéré à l'arrière, tender à bogies de 28 m³... La livrée est bien entendu celle du PLM : vert dénommé olive à filets rouges.

La 151 A 3, dans l'immédiat après-guerre, sur la section de ligne pour laquelle elle a été conçue : dans la rampe de Blaisy-Bas, ici dans la descente vers Dijon, au niveau de Velars-sur-Ouche.





Service en Bourgogne seulement

Dès leur mise en service, les dix machines sont affectées au dépôt des Laumes (21) pour un service de Laroche à Dijon, incluant la fameuse rampe de Blaisy-Bas et son pourcentage quasi continu de 8 ‰ sur 30 km. Pouvant remorquer jusqu'à 1250 t à 50 km/h, la puissance s'élève à environ 3000 ch. Dans les faits, un ancien les ayant connues, questionné dans les années 1980 à ce sujet, m'avait relaté avoir vu des trains montant péniblement sur plusieurs kilomètres et parvenir au faite de Blaisy-Bas à la vitesse d'un homme au pas. Malgré les aléas liés à la guerre, la série est toujours au complet en 1945, sans doute en livrée intégralement noire, appliquée lors de révisions en période de pénurie.

Cap à l'Est

À la fin des années 40, l'électrification en 1500 V rebat les cartes de la traction sur Paris - Lyon. Nos 151 sont largement contestées par la fée électricité. La mutation à la Région Est SNCF est engagée de janvier à avril 1949, juste avant la mise en service de la caténaire sur



Laroche- Dijon. Le dépôt d'Audun-le-Roman les accueille pour un nouveau service exigeant, principalement en tête de trains de minerai sur l'artère Nord-Est, conjointement aux 1-150 E. Mais là aussi, l'électrification les chasse, cette fois sans solution de replis. La série est réformée en 1955, au terme d'une courte carrière d'à peine plus de vingt ans, laborieuse et marquée par la guerre. ■

↑↑ À Laroche à la fin des années trente, une 151 A rentre au dépôt et sera tournée avant de repartir vers Dijon.

↑ Rare vue de trois quarts arrière d'une 151 A : la 151 A 8 au lendemain de la guerre.