

Quelques éléments sur la PACIFIC :

La locomotive PACIFIC CHAPELON 231E41 construite dans les ateliers de Fives-Lille a été mise en service en janvier 1938 et donnée à la ville de Saint-Pierre des Corps (SPDC) en 1974, où elle a été installée sur une place proche de la gare de triage.

La locomotive a été classée Monument Historique en 2003.

Sous l'impulsion de la mairie, une Fondation d'entreprises, la Fondation LA LOCO, a été créée en 2010 dans le but de restaurer cette PACIFIC. La mairie lui a confié par le biais d'une convention la gestion de la locomotive.

La première opération a consisté en 2013 à transporter la locomotive livrée au vent et à la pluie sur sa place, vers un hangar prêté à la Fondation par la mairie, le « Hangar aux avions », ce qui a donné lieu à une grande fête à Saint-Pierre des Corps et attiré des centaines de personnes le long du trajet du convoi exceptionnel.

La Fondation a alors passé une convention avec « l'association des amis et anciens de la traction vapeur de Saint-Pierre des Corps » (AAATV SPDC) pour effectuer les opérations de restauration, et tout d'abord le démontage de la machine.

La Fondation a donc la gestion de la locomotive et du Hangar et finance les opérations liées à la restauration.

En 2024, l'expert ferroviaire du ministère de la Culture a totalement validé toutes les opérations déjà effectuées sur la PACIFIC ainsi que les opérations à venir, ce qui montre bien que la restauration pourra aller à son aboutissement.

En 2025 et 2026 aura lieu la restauration de la chaudière, qui est le cœur de la locomotive. Suivront les essieux et le tender.

Il faut noter que la chaudière sera déclarée bonne pour le service début 2028, année du cinquantenaire du décès d'André CHAPELON.

Par ailleurs, cette machine a été construite par l'ingénieur thermodynamicien André CHAPELON qui, au temps de la vapeur, était le « Gustave EIFFEL du ferroviaire », centralien comme lui, aussi génial, mondialement connu et respecté. Il était ainsi surnommé par les britanniques, qui sont les pionniers de la vapeur « *The genius of French steam* », ce qui n'est pas peu dire de la part de nos voisins et amis de la perfide Albion. Il a ainsi par ses travaux doublé la puissance, tout en diminuant d'un quart la consommation des PACIFIC existantes et en supprimant les pannes, alors nombreuses sur ce type de machine. Grâce à ces modifications des trains de 600 tonnes sont enlevés sans difficulté à 120km/h par des locomotives qui jusqu'alors remorquaient des trains de 300 tonnes à 90 km/h. Par une application rigoureuse des lois de la thermodynamique, André CHAPELON obtient de ces locomotives des performances sans précédent qui feront sensation dans le monde. Ce résultat était tout à fait extraordinaire ! De plus, une CHAPELON put atteindre 170km/h lors d'essais de pousse de locomotives électriques sur une voie électrifiée en 1956. Ces PACIFIC CHAPELON étaient par ailleurs en tête d'un train prestigieux, la « Flèche d'or » qui reliait Paris à Calais.

André Chapelon a en fait eu une approche scientifique moderne et s'est intéressé à toutes les composantes intéressant la machine à vapeur, il a ainsi étudié les propriétés de roulement de la roue en acier sur rail en acier, travaux mis à profit sur les TGV français.

Si Gustave EIFFEL est toujours mondialement connu du fait de ses œuvres qui existent dans le monde entier, à la fin de la vapeur toutes les productions d'André CHAPELON ont été détruites, y compris le prototype de la machine la plus puissante jamais construite en Europe !

Il ne reste actuellement que deux PACIFIC CHAPELON : l'une est au musée des trains de Mulhouse et ne recirculera jamais, contrairement à la nôtre qui sera donc la seule œuvre vivante d'André CHAPELON, ce qui en fait un monument d'intérêt national.

Michel MADINIER

Président de la Fondation d'entreprises LA LOCO