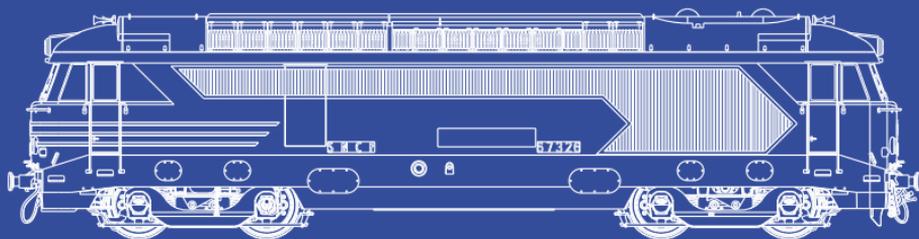


BB 67000

BB 67300



DIESELS DE LIGNE



HISTORIQUE

A la sortie de la seconde guerre mondiale, on sait déjà que la traction vapeur est condamnée, mais ne pouvant électrifier tout le réseau, les ingénieurs travaillent sur la troisième génération de machines diesel de la SNCF. Les BB67000 seront conçues pour remplacer les machines à vapeur sur les lignes non électrifiées.

Les BB67000 sont conçues pour tracter les trains de voyageurs comme ceux de marchandises là où le trafic est assez important mais pas suffisamment pour justifier une électrification. La commande de la première tranche de 40 machines est passée en décembre 1960. Suivront 3 autres commandes. Au total, 124 locomotives sortiront des usines entre août 1963 et février 1968.

L'esthétisme tranche avec ce qui s'est déjà fait grâce au talent de Paul Arzens. Pour la première fois, est déclinée la livrée Diesel moderne (bleu clair Diesel 205 sur la caisse et bleu foncé Diesel 206 en toiture et sur les flèches latérales).

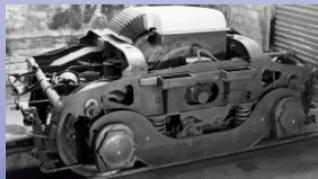


Photo : BB 67001 Photo SNCF - Coll. B.Bayle



Photo : BB 67001 Marche d'essais SNCF - Coll. J.M.Steiner

Les 40 premières machines ont des vitres d'angle panoramiques. Profitant de l'expérience des BB9200 à bogies monoporteurs, les essieux des BB67000 sont accouplés mécaniquement par le biais d'engrenages. Cela améliore le coefficient d'adhérence et permet aux 67000 de surclasser les A1AA1A68000/68500 pourtant plus puissantes. Ces machines ont été fabriquées avec des parties en polyester mélangées à de la fibre de verre afin d'en diminuer la masse totale.



Photos : Construction BB 67000 SNCF - Coll. B.Bayle

Malheureusement, ces machines ne sont pas chauffantes, elles ont besoin d'être accompagnées d'un fourgon chaudière pour chauffer un train de voyageurs. A cause de cela, les BB67000 vont très vite être cantonnées à la traction des trains de marchandises.



Photo : BB 67000 2ème série avec vitres d'angle tôlées - Coll. J.M.Steiner

REE Modeles reproduit les BB67000 de la première tranche 67001 à 040 avec vitre d'angle. Les machines de la seconde tranche sont traitées également.



Photo : UM BB 67000 Rame Citerne (dont ANF REE) - Thierry.Porcher Ferroviissime N°41

Avant la fin des dernières livraisons, les BB67300 aptes à 140 km/h font leur entrée en service. Elles ressemblent très fortement aux 67000, mais le chauffage des trains est possible. Elles sont aussi légèrement plus puissantes. L'arrivée en masse des BB67400 entre 1969 et 1975 va accélérer la spécialisation des 67000 petits numéros à la traction des trains de marchandises où elles donnent entière satisfaction seules ou en unité multiple pour les trains les plus lourds.



Photo : BB 67309 Coll. B.Bayle

Toutes ces nouvelles BB67300/BB67400 mais aussi les A1AA1A68000/68500 et les CC72000 sont une rude concurrence pour les BB67000 qui vont être transformées pour une partie en BB67300. Vingt machines seront ainsi transformées en BB67371 à 390. Puis avec la création de la LGV Sud Est, 30 machines seront transformées en BB67200, nombre qui sera porté à 80 engins avec la mise en service de la ligne LGV Est.



Photo : UM BB 67200 pour ligne TGV Coll. B.Bayle

Service des BB67000/67300 par Région et Dépôt

Les BB67000 doivent épauler les BB66000 pour évincer la traction vapeur sur le sud-est et l'ouest. A leur entrée en service, elles sont réparties sur cinq dépôts des régions Ouest, Sud-Est et Méditerranée : Chambéry, Clermont Ferrand, Nîmes, Caen et Rennes. Pour ce qui concerne le premier lot des BB67300 (67301 à 310), il est livré à Chambéry comme ses prédécesseurs.

Région EST

Strasbourg

Le dépôt de Strasbourg réceptionne sa première BB67300 en avril 1968. Cette machine, la BB67311 (reproduite par REE Modèles) et d'autres qui suivirent se voient confier la traction de trains de voyageurs en direction de Haguenau, Lauterbourg, Kehl et Sarrebruck en Allemagne, Sarreguemines. Elles éliminent peu à peu la traction vapeur et l'effectif monte jusqu'à 15 unités en 1970. L'arrivée des BB67400 à partir de Mai 1972, entraîne la mutation des BB67300 vers les dépôts de Tours-St-Pierre et Bordeaux.

Chalindrey

Chalindrey a été titulaire de BB67000 sur une très courte période entre 1991 et 1993, pour la construction de la LN4 du TGV.

Région NORD

Longueau

Au Nord, seul le dépôt de Longueau touche des BB67300. Une première fois avec la BB67362 entre avril et octobre 1985 et avec la BB67368 en mars de la même année, puis sur une plus longue période entre janvier 2004 et avril 2011.

Région OUEST

Rennes

Rennes est le dernier des cinq premiers dépôts choisis pour recevoir des BB67000. Les premières pensionnaires arrivent en octobre 1964 avec les BB67038 et BB67039. Le parc augmente régulièrement et les engins desservent un vaste territoire. Après avoir débuté sur le trafic voyageur, ils se retrouvent affectés uniquement sur les trains de messagerie en service RA et RO à partir de septembre 1975. La dotation en BB67000 est divisée par deux jusqu'en 1979 et la série disparaît de Rennes en mai 1987.

La série des 67300 arrive au dépôt de Rennes dès juin 1968 avec la BB67314, suivie de 4 autres machines qui épaulent les BB67000, avant d'être rapidement mutées sur Tours-St-Pierre en 1970 et remplacées par des BB67400.



Photo : BB 67324 FRET Rennes Coll. B.Bayle



Photo : BB 67318 Multiservice Rennes Coll. B.Canet

Nantes

Nantes réceptionne aussi des BB67300 en avril 1975 en provenance de Tours. Ces machines ne parcourent que peu de kilomètres mensuels en allant sur Quimper, Rennes, Brest, mais aussi La Rochelle, Angers, Le Mans et Tours. Dès août 1978, le parc de 67300 est remplacé par des BB67400.

Caen

Le dépôt de Caen reçoit la BB67021 en Mai 1964 juste après la réception de sa première machine Diesel lourde A1AA1A68004. Moins puissantes et sans chauffage des trains, elles assurent des trains de messageries au début puis leur nombre augmentant, elles concurrencent les 231D et G de Batignolles et de Caen sur les trains voyageurs en Haute et Basse Normandie. Après un séjour dans le dépôt Caennais de plus de sept ans, elles sont mutées au dépôt de Rennes entre octobre 1971 et mars 1972. Caen ne retrouve des BB67000 qu'à partir de juin 1986 en provenance de Rennes et cela jusqu'en septembre 1991, date à laquelle elles disparaissent définitivement de Caen pour rejoindre Chalindrey.

L'arrivée des premières BB67300 sur Caen est plus tardive. Ce dépôt réceptionne ses premières 67300 en septembre 1976, puis les vingt BB67371 à 390 issues de la transformation des BB67000.



Photo : B.Stephenson
Coll.RailPictures.net ROUEN RD



Photo : Coll.J.M.Steiner BB 67021 du dépôt de Caen à Evreux

Avec un effectif de 24 machines fin 1979, ces engins reprennent aux X2800 et A1AA1A68000, ainsi qu'aux 67400 de Rennes, la traction des trains de voyageurs sur Paris-Granville, Paris-Cherbourg. Elles se rendent aussi à Dreux, Gisors et effectuent la relation Rouen-Dieppe. Elles peuvent aussi épauler les RTG en fin de semaine.

Région SUD-OUEST

Tours-St-Pierre

Tours-St-Pierre est le premier dépôt du Sud-Ouest à recevoir des BB67300 au nombre de 15 entre juillet 1968 et septembre 1969. Elles roulent sur un très vaste territoire en allant jusqu'au Mans, Saint-Etienne, Clermont-Ferrand, Moret, Nevers, Nantes. Elles tractent notamment le "Thermal" entre Neussargue et le Mont-Dore.

Bordeaux

Bordeaux hérite de 5 premières machines au printemps 1970 afin d'éliminer les dernières 141R sur la ligne Bordeaux-Agen-Montauban. Le nombre important de 34 machines est atteint en 1975. Elles roulent sur une grande région et vont à Nantes, Toulouse, Limoges, Angoulême.



Photo : François Durivault - Ferroviissime N°60
BB 67344 de Bordeaux en tête d'un Corail précédé d'une Allège Postale (Machine REE)

Région SUD-EST

Chambéry

Chambéry est le premier dépôt à recevoir les BB67000. Quatre jour après ses essais sur la ligne La Rochelle-Saintes, la BB67002 est affectée en Savoie avec la BB67001 le 10 Août 1963, puis la BB67003 suit 6 jours plus tard. D'autres machines arrivent dans les années qui suivent et l'effectif savoyard atteint un pic de trente unités au 31 décembre 1967. Toutes ces machines ont ravi aux machines à vapeur les trains de voyageurs sur les lignes Grenoble-Lyon, Chambéry-Bourg St-Maurice, Valence-Chambéry, Grenoble-Chambéry.

En 1967, avec l'arrivée des BB6730 aptes au chauffage des trains de voyageurs, les BB67000 de Chambéry sont mutées vers les dépôts de Clermont et Nevers.

Le nombre des BB67300 monte jusqu'à 25 machines mais la mutation totale de la série intervient le 1er octobre 1969 vers l'établissement de Vénissieux. Il n'y a donc plus de BB67000 et 67300 sur Chambéry dès la fin de l'année 1969.



Photo : Benjamin Toussaint
C.Chapelle enregistrant des sons de Klaxons



Photo : C.Chapelle - BB 67355 de Chambéry

Nîmes

En 1963, Nîmes réceptionne ses premières BB67000 avec un effectif de six machines au 1er janvier 1964 (67004, 67006, 67007, 67010, 67012, 67013). Elles remplacent les 141 E et F d'Alès, Portes et Veynes sur les relations Valence-Briançon et Nîmes-Clermont. Leur nombre augmente pour atteindre 24 unités au 1er janvier 1966. Ces locomotives roulent sur la ligne des Cévennes mais aussi sur la ligne de la côte d'Azur où elles tractent le célèbre Mistral.

REE Modeles reproduit avec fidélité la machine BB67037 avec la Plaque "Mistral" qui peut être remplacée par le logo SNCF.

Nîmes réceptionne des BB67300 à partir de juillet 1968 pour renforcer le parc de BB67000 déjà important. En 1971, elles sont remplacées par des BB67400.

Clermont-Ferrand

Clermont-Ferrand reçoit ses premières BB67000 du dépôt de Chambéry le 27 février 1964. Le parc augmente sans cesse pour atteindre 50 unités en 1969. Ces machines parcourent de nombreuses lignes vers St-Etienne, Lyon, Paray Le Monial, Dijon, Malherbes. Elles se partagent la ligne des Cévennes avec les engins de Nîmes. Sur le Bourbonnais elles montent jusqu'à Moret où un échange avec une traction électrique est opéré pour emmener les trains jusque dans la capitale. Toutes les BB67000 sont ensuite mutées à Nevers entre 1969 et 1970, suite à l'arrivée des CC72000 notamment.

Clermont-Ferrand reçoit dès le 25 octobre 1968 les BB67315 et 67323 du dépôt voisin de Chambéry. Une troisième machine viendra quelques temps en renfort mais ces trois engins seront transférés vers Vénissieux dès septembre 1969. Leur séjour sur Clermont sera de courte durée.

Nevers

Nevers ne reçoit ses premières BB67000 qu'en septembre 1969 en provenance de Chambéry et Clermont mais l'effectif monte très rapidement à 62 machines en septembre 1970 et jusqu'à 89 unités en février 1972. En mars 1971, la BB67106 est impliquée dans un accident qui coûta la vie à son mécanicien et à son aide. Elle sera alors radiée des effectifs.

Elles cohabitent avec les 141 R charbon jusqu'en décembre 1973, puis seules en service marchandise. Le parc de Nevers évolue peu jusqu'au début des années 1980 date à laquelle une partie des effectifs est transformée en BB67200. Nevers conserve des BB67000 jusqu'à la fin des années 1990.



Photo : Patrice Bouillin Coll.Voies Ferrées - BB 67007 à Montargis

Vénissieux

Vénissieux qui devient un grand dépôt Diesel dans les années 1970 reçoit de Nevers quinze BB67000 le 1er septembre 1973 pour une utilisation sur la rive droite de la vallée du Rhône et aussi vers Saint-Germain-au-Mont-d'Or. Après 6 années passées dans le Lyonnais, les unités de Vénissieux retournent à Nevers à l'exception de 4 machines mutées à Marseille-Blancarde pour créer le parc en septembre 1979.

Marseille-Blancarde / Avignon

Grâce à la réception de locomotives venant de Vénissieux et Nevers, Marseille-Blancarde utilise à partir de 1979 ses BB67000, principalement sur les zones portuaires de Fos, Martigues et autour de Miramas. Après 10 ans dans la cité phocéenne, toutes les machines sont mutées à Avignon en conservant les mêmes services.



Photo : Fabrice Douhet Ferroviissime N°41
BB 67002 d'Avignon, radiée en 2004 (Machine REE)



Photo : D.Bourasseau Le Train HS T3/97
BB 67015 d'Avignon (Machine REE)



Document Rail Passion N°192 : Lignes parcourues par les BB 67300

REE Modèles reproduit avec un grand réalisme cette locomotive diesel de ligne.

Les piennes latérales de la caisse sont représentées avec un nombre exact d'espacements reproduits aux bonnes dimensions. Cela permet un rendu visuel parfait. Les bogies de la BB67000 REE Modèles sont très détaillés avec différentes profondeurs de gravure. Les roues des bogies sont reproduites fidèlement à la réalité, avec des menantes et des menées comme en vrai !

Les grilles de toitures sont ajourées et laissent apparaître les filtres plus clairs que la caisse pour mieux les apercevoir.

Les déflecteurs de toiture sont en tôle rapportée pour davantage de finesse et de solidité. Les anneaux de levage sont aussi en métal.

Les grilles des ventilateurs sont fines et précises. Elles laissent entrevoir les pales légèrement plus claires.

Bibliographie :

Le Train HS Les diesels de ligne T3/97 et T3/98
 Rails Passion N192
 Ferroissime N°41, 42 et 60



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