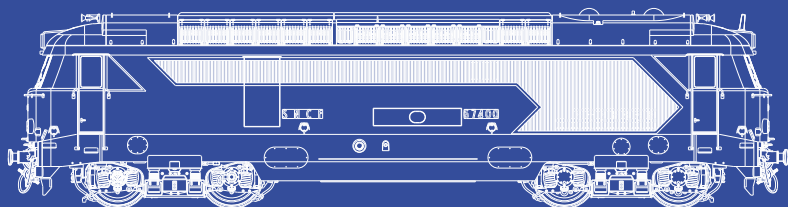


BB-67400



DIESELS DE LIGNE

Les BB-67400

Les BB-67400 constituent l'aboutissement de la grande famille des BB-67000/67300. De 1967 à 1973, 232 machines sont commandées par la SNCF, sur plusieurs marchés, au constructeur Brissonneau et Lotz. Les livraisons s'échelonnent de 1969 à 1975.



Photo : La BB-64701 neuve - Coll. B. Bayle



Photo : La BB-67589, elle possède encore ses jupes - Coll. B. Bayle

Un peu de technique

Conçues dans un souci de réduction des coûts d'achat et d'entretien, les BB-67400 dérivent directement des BB-67300 dont elles sont techniquement et esthétiquement proches. Les deux séries sont aptes à 140 km/h, aptes au roulement en Unité Multiples et conçues pour assurer les mêmes services.

Les BB-67400 se distinguent de leurs devancières par leurs cabines de conduites dites «renforcées». Des modifications profondes de la caisse ont été mises en place, via notamment une ossature acier robuste formant un bouclier anticollision. L'esthétique des faces frontales est notablement différent : pas de vitres latérales ou encore d'enjoliveurs et macarons SNCF comme sur les séries précédentes mais un montant de pare brise beaucoup plus large, un double jeu de feux blancs / rouges, des bandes blanches peintes et un logo SNCF rectangulaire sur fond noir.



Photo : Mise en place du masque frontale sur une BB-67400 - Coll. B. Bayle

Le bogie (façon rapide de reconnaître une BB-67400), est nouveau. De type Y217, il propose un empattement rallongé par rapport aux BB-67300. Moderne, on le retrouve dans un état proche sur les BB 4400 kW. Les roues ont un diamètre de 1,260 m contre 1,150 pour les autres séries.

Toutes ces différences sont bien sûr respectées sur les modèles réduits REE-Modeles.

La réduction est unique. La conception de la suspension est fondamentalement renouvelée, par utilisation de ressorts en hélices complétés par des amortisseurs à friction sèche. La suspension secondaire est assurée pour chaque bogie par des blocs élastiques reposant sur la caisse. L'ensemble est complété par des amortisseurs antilacets Koni.

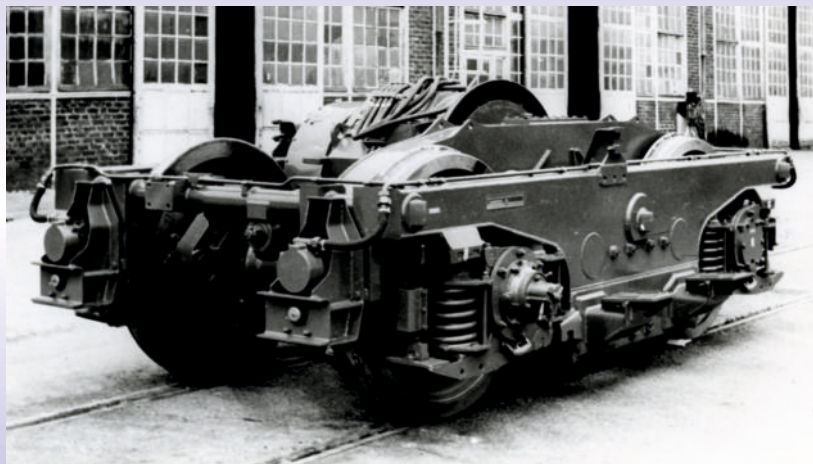


Photo : Un bogie de BB-67400, bien différent de ceux des BB-67000/67300 - Coll. B. Bayle

Le moteur thermique, un seize cylindres en V de fabrication SEMT développe 2400 chevaux (1765 kW) à 1500 tr/min. Les moteurs de traction électrique sont spécifiques à la série. Fabriqués par Jeumont-Schneider, et initialement auto-ventilés, ils sont capables de couvrir le plan effort / vitesse associé à la monoréduction discutée plus haut.

Modifications en cours de carrière

Série techniquement aboutie, les BB-67400 ne vont connaître que des modifications mineures au cours de leur vie.

Techniquement, on peut citer pour ce qui est visible :

- Le remplacement des tampons SAGEM d'origine par des tampons U6 unifiés en 1974,
- Le non remontage des jupes d'extrémités lors de l'opération précédente,
- Le montage sur certaines unités d'éperons chasse neige dans les années 80,
- Le démontage des enjoliveurs latéraux et des plaques à partir de 1985 pour palier des problématiques récurrentes de corrosion,
- Le montage de l'équipement Radio-Sol-Train en 1997.

Les livrées

La livrée de la série est stable et homogène pendant plus de vingt ans, à base des bleus diesel clair 205 et foncé 206 et bandes blanches peintes. Lors du démontage des enjoliveurs latéraux, le design initial en flèche est conservé par application d'un motif identique ceinturé en blanc. Les marquages latéraux sont appliqués en blanc à même la caisse après le démontage des plaques en relief...



Photo : La BB-67550 à Chambéry en juin 1978 - Coll. A. Nouailletas



4 photos - Coll. B. Bayle et B. Delahaye





3 photos - Coll. B. Delahaye et L. Mollard



... En parallèle de cette livrée qui persiste au sein du parc, apparaît au milieu des années 90, la livrée dite « Corail+ » à base de gris foncé 808, de gris clair métallisé 862, de blanc 701 et de rouge vermillon 605.

Apparaît ensuite la livrée « fret » : vert jade 323, gris métallisé 862, gris orage 844 avec une bande oblique blanc 701.

Au début des années 2000, les machines du parc voyageur sont repeintes en livrée « en voyage » : cabine 1 bleu azur 254, cabine 2 améthyste 627, gris métallisé 862, gris orage 844 et bande de pelliculage sur les faces latérales.

Après des problématiques de droit à l'image en 2010, le pelliculage est modifié voire supprimé tandis que certains engins reçoivent une livrée dite « fantôme », complètement grise.

Enfin, les machines affectées à l'activité infrastructure reçoivent la livrée éponyme à base de jaune bouton d'or 411, de gris métallisé 862, de gris orage 844 avec une bande de ceinture caisse / toiture carmillon.

Services et affectations

Les BB-67400 ont circulé et circulent encore sur la plus grande majorité du réseau ferré national. Difficile de résumer en quelques lignes leurs services tant elles sont indissociables de notre paysage ferroviaire. En 45 années de carrière et pour ne parler que du service voyageurs, on les retrouve donc en tête de rames de voitures Corail, UIC, USI, DEV mais aussi RRR, RIO, Bruhat, OCEM ou encore voitures dites saucissons.



Photo : La BB-67613 à Viviez en avril 1982 - Coll. A. Nouailletas

Elles prennent également en charge des services nobles comme le fameux TEE « Catalan Talgo » entre Genève et Port de Bou via Valence (Machine reproduite par REE), plus tard L'EC « Arbalète » sur la ligne 4 Paris – Bale (en matériel Suisse), le « Cévenol » ou encore le train de nuit « Flandres – Riviera ».

Pour la petite histoire, elles participent également à la cérémonie de réouverture de la ligne Nice – Coni en tractant une rame de voitures VSE SNCF en livrée C1, de Nice à Breil sur Roya, en 1979.



Photos : 3 documents exceptionnels : une UM de BB-67400 (dont la BB-67486) effectue un tête à queue avec une rame TALGO à Culoz en septembre 1974 - Coll. M. Sabatini.

En sortie de construction, les dépôts titulaires sont Vénissieux, Nîmes, Rennes, Strasbourg, Longueau, Tours et Limoges. Rapidement la relative concentration initiale du parc lança une vague de mutations afin d'homogénéiser la répartition de la flotte. Ainsi, Nevers, Chambéry, Bordeaux, Chalindrey, Caen, Nantes et Marseille reçurent leur contingent de machines.

La relance des programmes d'électrification, entraîna finalement à la fin des années 90 un certain regroupement à Strasbourg, Longueau, Limoges, Bordeaux, Marseille et Nevers.

Les premières radiations interviennent à partir de 2010, le parc comptant fin 2016 encore environ 120 unités réparties entre Bordeaux, Nevers, Chalindrey, Marseille, Longueau et Strasbourg.

Bibliographie :

Le Train HS Les Diesel de Ligne N°3



REE

MODELES

REE MODELES - Service commercial - Sav
ZI 2, Rue Ambroise Croizat - 77370 - NANGIS

Tél : +33(0)1.64.00.31.20

Email: sav@ree-modeles.com

Email: info@ree-modeles.com

Web : www.ree-shop.com