

La Livrée Bleu 'ARZENS'

Par François ABRY et Claude AMIOT



Chalindrey – Mars 1996

Au moment où la plupart des locomotives CC 72000 ont changé de livrée, il nous a semblé intéressant d'apporter quelques précisions concernant l'évolution de leur ancienne livrée bleue.

1) Jusqu'en 1988: la livrée d'origine

Les **CC 72001 à 72020** constituent la première tranche de la série.

A leur apparition, les **CC 72001 et 72002** (locomotives de pré-série) avaient une fenêtre supplémentaire sur le côté au niveau de la cabine de conduite. Leurs deux bandes blanches en face frontale ont des dessins particuliers. Celle au dessus de la cabine de conduite ne recouvre que partiellement le support du 3^{ème} phare. Celle située au niveau des phares et du sigle rond a un contour inférieur différent et déborde sur les côtés aussi bien à l'extrémité 01 qu'à l'extrémité 02. Elles avaient aussi, sur les côtés, les numéros et les sigles en métal, inversés par rapport à ce qui deviendra « la normale » à partir de la CC 72003. Ces éléments sont visualisés sur les photos ci-dessous.

La CC 72001, a été souvent représentée par les photos parues dans le numéro spécial de la revue Le Train consacré aux CC 72000 (photos de la direction du matériel de la SnCF) (Figure 1).



Figure 1- La CC 72001.

La CC 72002 est montrée dans le même numéro de la revue Le Train (Figure 2 ci-dessous, photo de JC Marachin)

mnée la CC 72090.



Figure 2 - La CC 72002.

Ces deux locomotives auront leurs numéros et sigles remis rapidement à la position adoptée à partir de la CC 72003 mais les bandes blanches et les fenêtres supplémentaires ne seront remises à la « normale » qu'à la première révision.

Les locomotives suivantes, CC 72003 à 72020, adoptent les dispositions définitives, en ce qui concernent le dessin des bandes blanches frontales et la position des sigles et numéros sur les côtés. Par contre, elles conservent la fenêtre latérale supplémentaire. Ces fenêtres seront supprimées dès les premières révisions limitées (RL) .

En outre, toutes ces locomotives (CC 72001 à 20) ont, dès leur origine, une découpe de la caisse au dessus des vitres de cabine rectiligne qui les distingue des CC 72021 à 72092 où le bandeau au dessus des vitres est échancré.

Pour illustration (Figure 3) , la **CC72001** ayant conservé un bandeau uni au-dessus des cabines (ateliers de Sotteville-Quatre Mares en décembre 2004).



Figure 3 - La CC 72001.

Pour toutes les CC 72021 à 72092 le bandeau au dessus des vitres est échancré sur les bords latéraux comme on peut le voir sur la CC 72064 (Nantes, décembre 2004) (Figure 4).



Figure 4 - La CC 72064.

Comme autres éléments structuraux variables, on peut noter aussi les fanaux de toutes les locomotives qui ont évolué depuis l'origine et la toiture particulière de la CC 72029. On note également l'ajout de prises pour les câbles de la liaison interphonie train-engin moteur. Ces prises ont été installées entre les essuie-glaces, de part et d'autre du 3^{ème} phare, sur le bandeau au-dessus des vitres. (comparez les photos de la 72001 : celle d'origine et celle de fin de vie à Quatre-Mares, ci-dessus Figure 3)

Ainsi jusqu'en 1988, les locomotives sortent de révision telles que la [CC 72020](#) (Quimper le 31 juillet 1988) (Figure 5):



Figure 5 - CC 72020.

Voici quelques dates de sorties des ateliers de Sotteville-Quatre-Mares (révision générale (RG) sauf mention contraire) de locomotives arborant une livrée identique à celle de la CC 72020 ci-dessus.

1986

avril: 72001
 juin: 72013
 juillet: 72085
 octobre: 72088 (RL)
 décembre: 72057 (RL)

1987

avril: 72025
 juin: 72023 (RL)
 juillet: 72006 (RL)
 août: 72020 (RL)
 octobre: 72003 (Voies Ferrées 1992)
 décembre: 72084 (RL)

1988

mars: 72073 (RL)
 avril: 72055 (RL)
 juin: 72066 (RL)

août: 72041 (RG).

En 2005, il ne reste donc, à titre exceptionnel, que la CC 72084 qui a conservé cette livrée lors de sa dernière RG (datant de septembre 1994).

Quelques cas particuliers

1- la CC 72001 est visible comme ci-dessous Figure 6 durant les années 80: on peut voir que la bande blanche au niveau des blocs phares en face frontale remonte quasiment jusqu'à l'extrémité supérieure du capot :



Figure 6 - La CC 72001 en tête du Nice-St Gervais à Chambéry (03 décembre 1987). En cartouche la 72002 dans le même état mais seulement à l'extrémité 1.

2 - la CC 72007 a un numéro sur une des faces frontales qui est peint et non pas en relief comme le montre la figure 7 ci-dessous parue dans le Spécial Le Train, page 56, photo n° 108 de JC Marachin (Roanne, septembre 1986). Ceci est sans doute dû au remplacement du petit capot, comme cela arrive régulièrement.



Figure 7 - CC 72007.

3 - la CC 72006:

Sur une seule des deux faces, le numéro en métal a été remplacé par des adhésifs blancs et fins, suite à choc. Voici Figure 8 la locomotive à Paris Est le 31 mars 1995 (train 11647, Paris-Troyes).



Figure 8 - CC 72006.

2) 1986 : premier essai d'une nouvelle livrée

C'est en 1985 que la SNCF adopte un nouveau sigle (surnommé 'nouille'). Dès juin 1986, l'atelier directeur des CC 72000 à Sotteville Quatre-Mares, procède à un essai de nouvelle livrée sur la CC 72079.

CC 72079 de juin 1986 :

En faces frontales :

- le sigle rond (époque vapeur) ainsi que la plaque supportant le numéro ont disparu. Arasage ?

A-t-on refait le petit capot ? (ce qui expliquerait que, vu le coût, seule la 72079 ait été traitée). Remarquons que les locomotives électriques 'nez-cassés', traitées à la même époque à titre de test: CC6512, 6568, BB15034, 15040 présentent les mêmes particularités avec par ailleurs une teinte gris béton à la place de la livrée « grand confort ».

- Le sigle nouille et le numéro en adhésifs noirs et fins apparaissent en petits caractères.

En faces latérales :

- dépose des numéro et sigle SNCF en métal avec apposition d'adhésifs blancs. (Le numéro est-il fin: les photos vues ne permettent pas de l'affirmer avec certitude)

Des photos en couleur de cette locomotive sont parues dans la Vie du Rail (n° 2054 du 24 juillet 1986) et en noir et blanc (n° 2197 du 1er juillet 1989) dans un format plus généreux.

Philippe Fargues nous en donne aimablement une photo (Figure 9) dans son site « Nostalgie CC 72000 » <http://perso.wanadoo.fr/nostalgie72000/>



Figure 9 - CC 72079 (d'après Philippe)

3) Septembre 1988 - Juin 1989: nouvelle livrée avec chiffres latéraux épais

La généralisation des nouvelles directives n'a lieu qu'à partir de septembre 1988.

En faces frontales :

- sigle noyé dans la peinture bleue et numéros peints en bleu foncé (ou noir) sur une plaque blanche.

En faces latérales :

- sigle nouille et numéros épais, blancs

On retrouve le graphisme de ces numéros aussi bien sur les locomotives traitées à Quatre-Mares (BB 67400, A1A A1A 68000, 68500), et à Nevers (BB 67200) que sur les locomotives électriques neuves livrées dans la décennie 1970 : CC 6500, BB 8500, BB 25500 grandes cabines, BB 25150 Savoie.

Un exemple de cette livrée est fourni par la CC 72090 ci-dessous Figure 10 (Reims le 30 juillet 1993) et en détail Figure 11 un numéro latéral typique de l'époque.



Figure 10 - CC 72090



Figure 11 - CC 72031 numéro latéral d'époque

A l'époque (1993) le sigle rond sur cette machine perd déjà sa teinte bleue, et le rouge (peinture d'apprêt ?) apparaît. Sur la traverse de choc de la CC 72090 était encore lisible un 5 noir dans un petit cadre noir : l'indicatif du réseau sud-est qui faisait partie du numéro de la locomotive (comme sur les locomotives à vapeur).

Liste des locomotives traitées : (date de RG sauf mention contraire)

1988

septembre: [72077](#)

octobre: [72091](#)

octobre: [72072](#) (RL)

novembre: [72043](#)

décembre: [72036](#)

1989

janvier: [72042](#) et [72059](#) (RL)

février: [72033](#)

mars: [72061](#) (date supputée d'après photo parue dans un livre)

avril: [72037](#)

mai: [72090](#)

juin: [72031](#) (date difficile à lire mais la présence de la RST dès cette époque confirme que c'est la dernière unité de Chalindrey traitée dans cette livrée)

On peut ajouter la [CC 72047](#) sur laquelle la date de révision est effacée.

Soit 13 locomotives traitées ainsi.

En 2005, il ne reste que la [CC 72061](#) visible dans cette livrée : pas de modification de marquage depuis son passage en ATP en 10/1995.

4) Juin 1989 - Juin 1990 : adoption des chiffres fins

A partir de juin 1989 la livrée est légèrement modifiée par l'adoption de numéros latéraux de taille plus fine collés sur des adhésifs.

Les locomotives apparaissent telles que la [CC 72024](#) Figure 12 (Paris Est le 28 octobre 1993) avec son numéro latéral en détail (Figure 13) :



Figure 12 - CC 72024



Figure 13 - son numéro latéral

Locomotives traitées : (date de RG sauf mention)

1989

juin: 72069 (RL)

juillet: 72080 (RL)

août: 72024

septembre: 72062

octobre: 72029 et 72064

novembre: 72005 et 72063

décembre: 72045

1990

janvier: 72065 et 72074

février: 72052 (RL)

mars: 72027

avril: 72056

juin: 72012 et 72075

Soit 16 engins.

En 2005 ne sont visibles dans cette livrée que les CC 72052, 72062, et 72064 (non modifiées au cours d'ATP).

La CC 72052 ci-dessous Figure 14 (Quimper le 26 juillet 1990) a aussi servi de test d'amélioration de la visibilité.



Figure 14 - CC 72052.

5) Juillet 1990 - Janvier 1992: adoption des chiffres de grande lisibilité

A) essais sur la CC 72079

En 1990 la SNCF adopte les chiffres de grande lisibilité (dénomination de Régis.Chessum in la Vie du Rail n°2266 du 25 octobre 1990). La CC 72079 arrivant à échéance de révision au printemps 1990 sert de prototype (RL mai 1990). Voici la locomotive à Paris-Est le 24 septembre 1993 :



Figure 15 - CC 72079.

En faces frontales :

- chiffres noirs (police de caractères Helvetica) de grande dimension (en théorie 140mm) imprimés sur des adhésifs.

En faces latérales :

- mêmes marquages : fins et blancs.

B) généralisation:

Elle a lieu dès l'été 1990. Les locomotives apparaissent telles que la [CC 72040](#) Figure 16 (Lyon-Vaise le 20 mars 1993):

En faces frontales

- mise en place d'une plaque où sera collé un ruban adhésif. Sur celui-ci seront inscrits les numéros avec des chiffres fins mais de grandes dimensions et de couleur noire. Comme on le verra ci-dessous cela entraînera un nouveau dessin de la bande blanche inférieure.

En faces latérales

- pas de changement par rapport à la livrée de juin 1989



Figure 16 - CC 72040.

Locomotives traitées (date de RG, sauf mention contraire)

1990

juillet: [72015](#) (numéro décalé)

août: [72076](#)

septembre: [72038](#)

octobre: [72051](#)

décembre: [72011](#) (RL selon RP68) et [72083](#)

1991

janvier: [72022](#) (mention H20)

mars: [72030](#) (RL)

avril: [72007](#)

mai: [72040](#) (RL)

juin: [72086](#) (numéro décalé)

juillet: [72058](#) (passée en RL selon RP 68)

août: [72049](#)

septembre: [72032](#) (RL et mention H20) et [72092](#)

octobre: 72034
novembre: 72009
décembre: 72070 (mention H20) et 72082

1992

janvier: 72089 (mention H20)

On peut ajouter :

-la **CC 72018** dont les marquages de bas de caisse et les informations de la revue Voies Ferrées n° 65 permettent de penser qu'elle est apparue dans cette livrée entre janvier et juillet 1991 (confirmé par Rail Passion n°68 RG 11 juillet 1991).

-la **CC 72035** dont les marquages la rattachent aux CC 72070 et CC 72089, c'est-à-dire que la livrée est apparue entre décembre 1991 et février 1992.
Ces 2 locomotives avaient leurs dates de révision effacées lorsque je les ai croisées.

En tout, 22 locomotives traitées (non compris la CC 72079). En 2005, il ne reste que la CC 72070.

Comme pour les BB 67300/67400, sur la traverse de choc apparaît la mention «H2O», ce qui signifie l'utilisation de nouvelles peintures. La CC 72022 fut la première traitée en janvier 1991, suivie par la CC 72032 en septembre 1991. A partir de la CC 72070 en décembre 1991 il y eu généralisation.

C) Un certain nombre de variantes sont observées :

a) - variante 1 : numéros latéraux décalés

Les **CC 72086 et 72015** ont vu leurs numéros latéraux décalés.
Ce décalage atteint une tôle sur la CC 72086 (Paris Est 15 juillet 1996 train 1647 pour Troyes):



Figure 17 - CC 72086.

Sur la CC 72015 Le numéro est à cheval sur deux tôles (Paris Nord le 15 juillet 1996, train 12381 pour Laon):



Figure 18 - CC 72015.

b) - variante 2 : graphisme particulier en face frontale

Elle concerne les **CC 72057 et 72067** après leur RG en février 1991. Le graphisme du numéro en face frontale est particulier : plus épais mais plus petit.

Voici la 72057 (Portes-lès-Valence le 28 mai 2000), déjà passée en ATP mais l'aspect est inchangé par rapport à la sortie de RG:



Figure 19 - CC 72057.

Remarquons que la CC 72057 est passée en ATP en mai 1997 mais elle a conservé ce numéro particulier qui semble avoir été rafraîchi.

A la même date, la **CC 72040** sortant de RG en livrée Multiservices (alias Corail+) présente le même type de numéro mais blanc. Voici la CC 72040 à Nevers avec la BB 67581, la CC 72006 (qui a perdu son couvercle sur le sigle frontal) et la CC 72084 (journées « portes ouvertes » le 11 septembre 1999):



Figure 20 - CC 72040

6) Février 1992 - Juin 1995: adoption de chiffres plus épais

Les numéros sont plus épais aussi bien en faces frontales que latérales.

On remarque que les locomotives sorties de révision à partir de mars 1995 portent dorénavant la mention « PU H2O » en complément de la date de RG. (CC 72074 et 72027 aussi car prototypes, voir plus loin)

C'est durant cette période qu'ont lieu les dernières RL (dernière: CC 72013 en janvier 1994) qui seront remplacées jusqu'à fin 1997 par des ATP.

La CC 72081 ci-dessous est un exemple d'une telle livrée (6806/7 à Lyon Perrache du 20 octobre 1993 pour Nantes) et à côté un numéro latéral typique de l'époque:

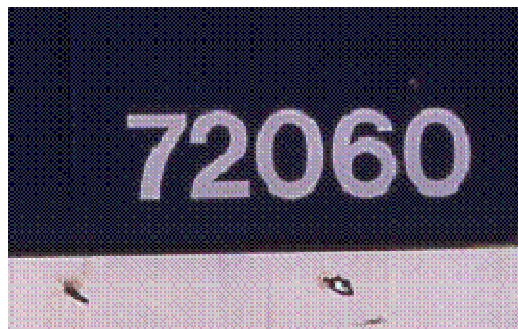


Figure 21 - CC 72081.

Figure 22 - CC 72060: numéro latéral

d'époque

L'évolution des livrées consiste à apposer :

En faces frontales

- des adhésifs avec numéros plus épais,
- A partir de mars 1995 la mention « PU H2O » en complément de la date de RG. (CC 72074 et 72027 aussi car prototypes, voir plus loin)

En faces latérales

- des adhésifs avec numéros plus épais

C'est durant cette période qu'ont lieu les dernières RL (l'ultime : CC 72013 en janvier 1994) qui seront remplacées jusqu'à fin 1997 par des ATP .

Locomotives traitées :

1992

mars: 72053 et 72071 (RL)

avril: 72068

mai: 72020 et 72078
juin: 72021 (RL)
juillet: 72044 et 72060
août: 72026
septembre: 72048 et 72085
novembre: 72010
décembre: 72081

1993

février: 72004, 72054 (RL) et 72088 (RL)
mai: 72016 (RL), 72017
juin: 72001
juillet: 72002, 72025 (RL), 72091 (RL)
août: 72043 (RL), 72066
septembre: 72073, 72087
octobre: 72072 (RL)
novembre: 72014, 72036
décembre: 72023 (RL)

1994

janvier: 72013 (RL)
mars: 72055
mai: 72080
juin: 72059
août: 72029
octobre: 72069

1995

mai: 72042
juin: 72003

Soit 38 locomotives :

En juillet 2005, 13 locomotives ont encore cette livrée: CC 72017, 23, 25, 42, 44, 54, 55, 59, 71, 73, 81, 87, et 91.

7) Février 1992 - Juin 1995: les variantes

Pendant cette période on observe trois variantes de livrées.

a) Variante 1 :

En faces frontales

- un chiffre fin parmi les chiffres épais, sans doute pour une meilleure lisibilité.

En octobre 1992 apparaît la CC 72019 et en décembre 1992 la CC 72028 (RL)
Exemple de la CC 72019 (5 mars 2002 près de Chaumont). Le chiffre « 9 » des unités est aussi différent des autres.



Figure 23 - CC 72019.

Puis voici la CC 72028 au 1742 à Paris Est le 29 juillet 1993:
Le chiffre « 2 » des dizaines est différent.



Figure 24 - CC 72028.

En 2005 la **CC 72028** conserve seule cette particularité, la CC 72019 ayant été repeinte.

b) Variante 2 :

La transition avec la livrée précédente s'est faite d'une curieuse manière avec la CC 72008.

En faces frontales :

- le numéro est réalisé avec des chiffres fins sur adhésifs;

En faces latérales :

- les chiffres sont en caractères épais.

Cette livrée est apparue à nouveau au printemps 1993 sur quatre locomotives.

La **CC 72050** montre un exemple de cette livrée (Grenoble le 11 juillet 1995):



Figure 25 - CC 72050.

Les locomotives arborant cette livrée sont les suivantes:

1992

février : 72008

1993

mars: 72041

avril: 72039 et 72077

mai : 72050 (RL)

En 2005, seule la CC 72050 a conservé cette particularité.

c) Variante3 :

Comme cela a déjà été vu avec des BB 67300 (382) et BB 67400 (437, 558, 570), fin 1994/début 1995, on retrouve des adhésifs (très) fins (et blancs) sur les côtés pour le numéro ; chez les CC 72000, en face frontale, ils restent épais. Les locomotives sont telles la CC 72074 vue à Chaumont :



Figure 26 - CC 72074.

Locomotives ainsi traitées :

1994

novembre: 72074

décembre: 72027

1995

mars: 72079

avril: 72075

Par ailleurs la CC 72079, tout comme la BB 67382, sert de test pour le nouveau sigle 'casquette'. La voici à Paris Est le 15 juillet 1996:



Figure 27 - CC 72079.

8) Janvier 1996 - Novembre 1997 : adoption du nouveau sigle

La généralisation du nouveau sigle a lieu dès l'été 1995 mais la première CC 72000 traitée ne sort qu'en janvier 1996. Telle apparaît la [CC 72076](#) (train 1747 à Paris Est le 19 juillet 1996) :



Figure 28 - CC 72076.

Locomotives traitées :

1996

janvier: [72065](#)

avril: [72076](#)

novembre: [72022](#)

1997

février: [72056](#)

octobre: [72015](#)

novembre: [72032](#), la dernière en livrée bleue.

En 2005, seule la [CC 72065](#) est visible ainsi.

On observe deux variantes:

a) Variante n°1 :

La [CC 72034](#) (RG septembre 1997) : sur les côtés, le sigle SNCF est décalé d'une tôle vers l'avant (extrémité 01).



Figure 29 - CC 72034.

b) Variante n°2 :

La **CC 72082** (RG juillet 1997) : sur les côtés, elle a des marquages Multiservices, à savoir :

- des numéros et sigle inversés d'une face (latérale) à l'autre. Ces numéros, en caractères épais, sont blancs.
- un sigle à casquette de couleur rouge.



Figure 30 - CC 72082.

En 2005, ces deux locomotives ne sont plus visibles ainsi puisque repeintes.

9) et après...livrées Multiservices, Fret et 'En Voyage' :

Début 1998, le cycle des révisions est modifié :

Jusqu'à cette date il y avait RG à 1.6 millions de kilomètres avec ATP à mi-parcours.

Dernière locomotive en RG : **CC 72032** (novembre 1997)

Dernière locomotive en ATP : **CC 72053** (janvier 1998)

Dorénavant il n'y a plus que des RG à 1.4 millions de kilomètres, sans intervention intermédiaire.

De plus, les locomotives sont réparties entre activités depuis fin 1998 :

- début 2000, l'activité Fret adopte une livrée spécifique.

- dès l'été 2000, la direction de l'activité Grandes Lignes (aujourd'hui VFE) adopte la livrée Multiservices (surnommée Corail plus) déjà testée sur quelques locomotives en 1995 et 1997.

C'en est donc fini de la belle livrée bleue Arzens. Après la sortie de la CC 72032 en novembre 1997, elle ne sera plus appliquée sur aucune locomotive de la série.

10) Les ATP et ATP PR

A) Les ATP

En 1994, les CC 72000 ont droit aux économiques opérations d'entretien dénommées ATP pour "autres travaux programmés". Généralement, il n'y a pas d'opération de remise en peinture de toute la caisse. Quelques marquages de bas de caisse sont refaits s'ils manquent ou sont en mauvais état, tels les numéros d'essieux. Les livrées restent donc les mêmes à quelques détails près.

Pour les ATP, on distingue 2 périodes :

-1994/1997 : l'ATP est alternée avec la RG (l' ATP donne droit à 800 000kms).

19 locomotives sont concernées :

1994

janvier: 72033

février: 72047

mars: 72037

juin: 72045

juillet: 72031

Et aussi la CC 72024 en 1994 (date pas lisible, année déduite par recoupements).

1995

janvier: 72063

février: 72090

juillet: 72038

octobre: 72061

1996

mars : 72052

juillet: 72051

décembre : 72062

1997

février: 72086 (toujours avec numéro décalé)

mars: 72064

mai: 72057 (toujours avec numéro particulier en face frontale)

juillet: 72049

décembre: 72083

1998

janvier: 72053 (dans ce cas date difficilement lisible)

Il y a eu trois exceptions (retouche de livrée) lors des ATP :

a) CC 72033 (Paris Est le 1^{er} avril 1995):

Sans doute en tant que première 'ATP-isée', les numéros de grande lisibilité sont apposés en faces frontales: adhésifs noirs et épais.



Figure 31 - CC 72033.

b) CC 72047 (à Paris Est):

Elle a été repeinte sur les côtés, les chiffres sont épais des deux côtés et le sigle reste classique, (style de l'époque, voir paragraphe 6)



Figure 32 - CC 72047.

c) CC 72051 (Dijon le 1^{er} octobre 1998, TER pour Reims):
Les numéros en faces frontales ont été remplacés et sont plus épais.



Figure 33 - CC 72051.

B) Les ATP PR

-depuis 2003 :

Suite à l'arrêt des RG décidé par l'activité Fret sur ses engins, ceux qui arrivent à échéance de révision passent en ATP-PR. c'est-à-dire en ATP de Prolongation qui donne à l'engin un potentiel kilométrique de 400 000 kms .

La [CC 72028](#) est la première locomotive traitée en ATP-PR en février 2003.

Suivent les:

-[CC 72070](#) en décembre 2003

-[CC 72081](#) en janvier 2004

Dans ces deux derniers cas, aucune inscription n'est lisible sur la traverse de choc. Les dates proviennent d'un article paru dans le n° 212 de la revue « le Train »

On peut noter que la [CC 72070](#) a reçu de nouveaux adhésifs pour le numéro frontal coté extrémité 02 uniquement. Ce changement a peut-être eu lieu lors de l'ATP-PR (ou lors d'une autre intervention ?). En tout cas, cette intervention n'a été effectuée qu'après 2000.

La Figure 33bis (prises en septembre 2005) montre ces deux extrémités : adhésif fin, datant de la RG de 1991 à l'extrémité 01, et épais à l'extrémité 02 :



Figure 33 bis - CC 72070

11) les réparations accidentelles (RA)

Récemment, la tempête de fin 1999 a provoqué un certain nombre d'incidents. Un numéro de la revue Le Train a signalé que les [CC 72055 et 72087](#) ont été prises en RA (réparation accidentelle) par leur atelier directeur à cette occasion.

Depuis cette date, la CC 72055 a des numéros d'extrémités de grande taille sur fond blanc. C'est donc la seule locomotive bleue dans ce cas:



Figure 34 - CC 72055.

Quant à la CC 72087, elle a un nouveau capot (Dijon le 9 août 2001) à l'extrémité 01 : On remarque que les chiffres du numéro sont peints (ou en scotchs) et non plus en relief;

confirmant le cas de la CC 72007 (paragraphe 1).
A noter, que l'autre face frontale n'étant pas modifiée, on a deux numéros frontaux réalisés différemment.



Figure 35 - CC 72087.

12) La renumérotation par activités :

Liée à la répartition par activités (Fret, Grandes lignes, Action régionale), dès décembre 1998, les dépôts ont procédé à la renumérotation des CC 72000 selon leur 'propriétaire'. Cette renumérotation a été effectuée à la fois en cabine (où le numéro est inscrit pour informer le conducteur), sur les côtés et sur les faces frontales.

Curieusement, à Chalindrey, un grand nombre de locomotives a été traité avec de la peinture telle que la CC 72012 (Epinal le 13 septembre 2001):



Figure 36 - numéro latéral de la CC 72012.

Par la suite, les dernières locomotives de Chalindrey et toutes celles de Nevers ont eu droit à un adhésif avec chiffres blancs, épais ou fin (voir les photos des différentes parties).

Début 2005 seules les **CC 72062 et 72084** ne sont toujours pas renumérotées. En 1999 (époque de renumérotation en chaîne), la CC 72062 était détachée aux ateliers Alsthom pour la rendre apte à tracter la rame TGV-A entre Nantes et Les Sables d'Olonnes. Quant à la CC 72084, contrairement à la BB 67350, elle n'a pas reçu d'adhésifs supplémentaires devant son numéro en métal.

Pour les engins qui ont changé d'Activité depuis le partage de 1999 on remarque :

- la **CC 72065** qui est toujours notée 472065 en 2005, alors que depuis 2000 elle appartient à GL .
 - la **CC 472030** (Corail+) a vu son chiffre « 4 » modifié en « 1 » quand elle a changé de propriétaire ;
 - même chose pour la **CC 72080** bleue et renumérotée (par erreur ?) 472080.
- Voici la CC 172080 à Mulhouse le 10 septembre 1999 : Le chiffre 4 est découpé pour former un 1. Cette locomotive a eu une particularité unique : lors d'une intervention, elle a reçu le nouveau sigle sur un côté alors que sur l'autre face latérale, on conserve le sigle nouille classique : 2 sigles différents sur le même engin.



Figure 37 - numéro latéral de la CC 72080.

13) éléments divers : marquages de bas de caisse

Voici quelques éléments (je n'ai pas réalisé de comptages particuliers pour ces marquages) :

a) **Masses :**

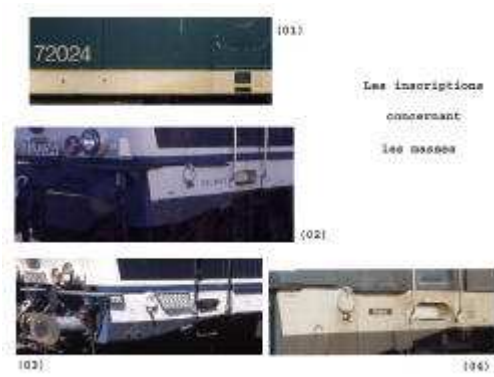


Figure 38

Sur la figure 38 précédente on note :

RENOI 01 : jusqu'à l'été 1991, les 3 chiffres de masse, en gris clair, étaient en milieu de caisse au niveau des plaques de constructeurs (Alsthom) et du moteur (SACM).

RENOI 02 : en octobre 1991 ([CC 72034](#)) ils sont décalés au niveau d'une porte d'accès en cabine (pas la même d'une face latérale à l'autre)

RENOI 03 : en décembre 1991 ([CC 72082](#)) ils deviennent bleus, comme les autres marquages tels les numéros d'essieux, les inscriptions des réservoirs (logos pour les sablières, pour l'eau traitée) ; les points de levage de la caisse étant déjà de couleur bleu. La transition en bleu s'est peut-être faite dès novembre 91 ([CC 72009](#)), mais cela reste une hypothèse.

RENOI 04 : une exception : ce n'est pas une VL (vitesse limite) 140 mais la [CC 72076](#) qui a l'inscription : 112t en ordre de marche comme une VL140.

On peut aussi signaler que la masse totale de la [CC 72065](#) (celle inscrite en grande taille) n'est pas à la place habituelle (suite à RG de 1996) .



Figure 39 - CC 72065 : Masses (photo de N.Godin)

b) Nom de dépôts :



Figure 40

Noms des dépôts : CY : Chalindrey ; NVR : Nevers ; RS : Rennes ; VSX : Vénissieux.

- initialement le nom du dépôt d'attache était sans doute représenté comme sur l'exemple CY 01 (CC 72034 RG en 1991) : en toute lettre et, contrairement à la CC 72034, à la peinture.

- à Chalindrey, il y eu des locomotives avec un scotch gris clair (CY 02) sorties entre 1989 et 1991 telles à l'époque les CC 72022, 26, 28, 31, 35, 44, 48, 49, 53, 68, 74, 76, 78, 80, 82.

Depuis sa mutation à Nevers en 2003, la 72028 a reçu un tel adhésif gris clair sur un seul côté (sur l'autre face, il est bleu).

- le même cas apparaît avec caractères foncés (CY 03) sur des engins mutés en 1989/90/92; il est visible notamment sur les CC 72001, 13, 24, 33, 37 ou, ici, 06.

- mais un modèle unifié s'est imposé : à Vénissieux, Nevers et Rennes (ce dernier avec l'indicatif de réseau, un 3 dans un rectangle inscrit devant le nom de dépôt) et aussi à Chalindrey.

- la dernière vue (notée NVR02) montre ce qui était lisible sur la 72090 en juillet 1993. L'ancien nom est toujours présent mais corrigé, au marqueur, la CC 72090 venant d'être mutée à Chalindrey en mai 1993.

c) plaques constructeurs (Alsthom et SACM) :



Figure 41

- (1) Peintes en bleu en général ...
- (2) une variante dans la mise en peinture
- (3) c'est le blanc qui s'imposa fin 1991/début 1992: cas à l'époque des CC 72008, 21, 53, 70, 71, 78, 92 et bien après, en 1996, de la CC 72022.
- (4) sur certaines locomotives (la dernière tranche, CC 72075 à 72092, semble-t-il) le nom du constructeur Alsthom est inscrit différemment.

d) éléments autres:

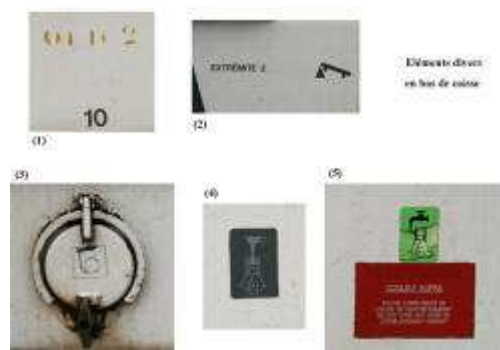


Figure 42 -

En bas de caisse, on trouve notamment :

- (1) chiffres d'essieu bleus (l'inscription au dessus est expliquée au chapitre 18)
- (2) numéro d'extrémité et points de repérage pour soulever la caisse, réalisés en adhésifs bleus
- (3) , (4) et (5) : divers repères pour des fluides réalisés avec des adhésifs de diverses tailles à noter que l'inscription « eau traitée » (5) est souvent écrite en lettres bleues.

14) éléments divers : la bande blanche inférieure en face frontale

L'adoption de « couvercle » sur la plaque supportant le numéro a entraîné la modification du contour inférieur de cette bande blanche inférieure :

En résumé, voici une vue reprenant les 3 contours principaux à gauche et des variantes à droite :



Figure 43 -

CONTOUR (01) : jusqu'en 07/91 : contour d'origine avec décalage au niveau des porte-lanternes et d'un bloc-phare à l'autre (photo de la CC 72065).

CONTOUR (02) : de 07 à 11/91 : élargissement en largeur ; le décalage se fait d'un porte-lanternes à l'autre (photo de la CC72034).

CONTOUR (03) : à partir de 12/91 (CC 72070 pas la 82) : élargissement en largeur et hauteur (photo de la CC 72081).

Les variantes, nombreuses, sont :

Soit des exceptions dans le temps:

- 72082 (RG décembre 1991) a des contours (01)
- 72009 (RG novembre 1991) a contour (01) à l'extrémité 01
- 72021 (RL juin 1992) a contour (03) à l'extrémité 01

Soit des modèles hors norme :

- 72032 (RG septembre 1991) à CONTOUR (04) à l'extrémité 1.
- 72087 (RA en 1999/2000) à CONTOUR (05) à l'extrémité 1 refaite.
- 72089 (RG janvier 1992) à CONTOUR (06), très à ras à l'extrémité 1 ,que l'on retrouvera au même endroit sur la CC 72026 (RG août 1992) et aussi ,dans ce style, la CC 72015 en juillet 1990. Ce contour 06 semble être, en fait, une disposition souvent reprise dans les années 1970/80 (à la vue de photos parues)

Rappel : plaque pour numéro de grande lisibilité

Cet équipement a concerné toutes les locomotives passées en Révision Générale à partir de juillet 1990 (CC 72015) jusqu'à la dernière (CC 72032 en novembre 1997). Même la CC 72033 a reçu ce traitement lors de son ATP de janvier 1994.

Sans doute pour des raisons économiques, les dernières locomotives traitées montrent un changement de « style » :

En 2002, la CC 72024 passe en RG. On arase (ou décolle) ses numéros en face frontales en les remplaçant par 6 scotchs blancs.

Même mesure, en 2001, pour la CC 72012 lors de son passage aux ateliers de Longueau chargés de la repeindre en livrée Fret , lors d'une chaîne spéciale.

Nul doute que si un jour les 72000 non encore « plaquée » passent en révision à QM, elles ne bénéficient du même traitement.

En résumé restent sans cette plaque en 2005 :

- la CC 72084 en livrée quasi d'origine
- la CC 72061 en livrée période 1988/1989
- les CC 72052, 72062, 72064 en livrée période 1989/1990
- les CC 72012 (repeinte en chaîne spéciale et amortie) et la CC 72024 (repeinte lors d'une RG) toutes deux en livrée Fret.

Soit 7 locomotives.

Les CC 72001, 72007, 72011, 72088 et 72092 aujourd'hui réformées avaient de telles « plaques ».

15) éléments divers : la RST et le GPS



Figure 44 -CC 72028 à Dijon

Figure ci-dessus :

- (1) L'antenne de la Radio-Sol-Train (RST) a été installée à l'extrémité côté cabine 1 sur le support du 3^{ème} phare
- (2) la balise GPS à l'extrémité opposée et à la même place.

L'antenne RST est apparue dès 1989 seulement sur les unités de Chalindrey (1^{ère} locomotive: CC 72031). Ce n'est que début 1992 (CC 72089 en janvier 1992) qu'il y a eu un traitement systématique de **toutes** les locomotives passant en RG/RL. Curieusement les CC 72001 et 72002 sortent de RG en 1993 sans antenne.

Une chaîne spéciale (outre la RST, il y a sans doute aussi équipement en KVB, et autre matériel) permet à des locomotives en livrée « ancienne » de recevoir une RST :

- livrée 1988/89 : CC 72061
- livrée 1989/90 : CC 72056, 72064
- livrée 1990/92 : CC 72015, 72018, 72032, 72040, 72058, 72067, 72070, 72092
- livrée 1992/95 : CC 72001, 72002.

Les mêmes équipements sont installés lors d'ATP:

- livrée 1988/89 : CC 72031, 72033, 72037, 72047, 72090
- livrée 1989/90 : CC 72063, et en théorie les 72052, 72062.
- livrée 1990/92 : en théorie CC 72057

Les autres engins reçoivent l'antenne en RG (avec changement de livrée).

Trois locomotives en livrée d'origine ont reçu ces antennes de RST: CC 72003 (dès 1992 au minimum, ou plus tôt en tant que prototype ?), CC 72006 (en chaîne spéciale), et CC 72084 (en RG).

La balise GPS est installée depuis 2001 à l'extrémité coté cabine 2 sur le support du 3^{ème} phare .

Aucune différence n'a été remarquée entre les diverses antennes et balises (taille et emplacement) .

16) éléments divers: le troisième phare

Les machines de Chalindrey allant en Suisse ont longtemps conservé en service un troisième phare. Il est de nouveau opérationnel depuis 1993 suite à une réglementation UIC.

De nos jours, il est encore fréquent de le voir éteint (sa mise en fonction étant dissociée de celle des phares principaux) ou, à l'inverse, encore allumé côté rame.

17) éléments divers : essais peinture et date de révisions

Sur la traverse de choc, on peut lire diverses inscriptions : les dates de révisions mais aussi des mentions spéciales telles que les essais de peintures.

Essais de peintures :

J'ai déjà évoqué l'apparition de la mention H2O d'abord sur la [CC 72022](#) (janvier 1991), puis sur la [CC 72032](#) (septembre 1991), la [CC 72070](#) (décembre 1991) et sur toutes les locomotives depuis janvier 1992.

A partir de 1995 (CC 72079 RG mars 1995), la mention est dorénavant PU H2O.

Par ailleurs, des essais ont eu lieu sur les engins ci-dessous:

- [CC 72016](#) (RL mai 1993) sur la traverse de laquelle il y a inscrit en clair sur 3 lignes:
ESSAI / HYDRO MADER / N°MTC 3A 30 70

- [CC 72074](#) (RG novembre 1994) sur laquelle on peut lire :
ESSAI 3A 2086 / PEINTURE PU H2O / MADER (sur 3 lignes)

- On retrouve de telles mentions sur la [CC 72027](#) (RG décembre 1994) :
PEINTURE H2O MADER ESSAI N°3A 2087 (sur une seule ligne)

Précisons que de tels essais ont également été réalisés sur des locomotives d'autres séries (par exemple : BB 67322 RG en 1993, BB 68067 RG novembre 1994)



Figure 45 -

Dates de révision :

Les dates de révisions ont toujours été inscrites sur la traverse de choc (mais il y a eu des « oublis ») :



Figure 46 -

RENVOIS 1 et 2 : au début, elle est peinte en jaune et petit format (tout juste visible)

RENVOI 3 : puis apparaissent des notations peintes de dimension plus importante et toujours jaunes.

RENVOI 4 : les inscriptions jaunes sur scotchs épais font leur apparition à la fin 1991. De plus, comme pour les BB 67300/400, en 1995/1996, il y a eu décalage au niveau du crochet d'attelage.

RENVOI 5 : les machines passées en ATP ont eu droit au même traitement.

RENVOI 6 : les locomotives passées en chaîne spéciale Fret à Longueau présentent des caractères fins et blancs, tout comme quelques BB 67400/CC 72000 passées en RG à QM (telle la CC 72026 , RG décembre 2002). La majorité de celles traitées par QM (CC 72024, 31, 33, 35, 36, 67) conservent les habituels scotchs de teinte jaune avec leur livrée Fret tout comme les CC 72037, 68, 78 en livrée Multiservices. Les mois et années n'apparaissent pas sur les 2 dernières locomotives citées.

18) éléments divers : marquage spécial :

Marquage 01 102 visible sur la CC 72012 à Epinal :



Figure 47 -

Ce marquage était visible sur certaines locomotives de Chalindrey.

Après renseignements collectés au dépôt de Chalindrey cette inscription **0I 102** qui s'est trouvée autrefois en bas de caisse est un repérage pour indiquer la présence d'un calage des suspensions primaire et secondaire, au dessus du block sandwich pour permettre d'utiliser des roues de plus petits diamètres. Cela permettait de les user légèrement plus que la normale.

A noter que cette inscription a été reconduite lors de l'application de la livrée Fret (voir chapitre « livrée fret) sur certaines locs.

Conclusion

La livrée Arzens a été la livrée la plus élégante adoptée sur ces locomotives. Mi-2005 , il ne reste plus que 23 locomotives bleues dont , comme cela a été dit, la CC 72084 avec ses plaques supportant les lettres du sigle et numéros en métal.