

samedi 17 novembre 2012

La Livrée Corail+

par

Claude Amiot et François Abry

Au début des années 90, la SNCF décide de moderniser ses voitures Corail très appréciées. Leur livrée est entièrement revue et désignée « Corail + ».

Il est décidé de créer une livrée pour les engins moteurs qui s'accorde avec celle des voitures et doit devenir la livrée de tous ces matériels, quelle que soit leur utilisation (Grandes Lignes, TER, Fret, etc...). Cette nouvelle livrée est dénommée officiellement « Multiservices » mais surnommée rapidement « Corail+ » puisqu'elle est une adaptation de la livrée des voitures modernisées pour constituer des ensembles uniformes.

1^{ère} ETAPE. Un prototype gris et bleu: la CC 72006

La Livrée de la CC 72006:

Les premiers essais ont lieu en 1995. Parmi les locomotives CC 72000, la CC 72006, devant subir une révision générale en octobre, est choisie comme prototype pour l'application de la nouvelle livrée.

Une description (se voulant complète) de la livrée de cette locomotive est donnée ci-dessous. Pour les autres engins ayant arboré cette livrée Corail+, seules les différences avec la CC 72006 seront décrites.

Quatre teintes sont employées :

- gris métallisé 862 notée en abrégé par *gm*
- gris foncé 808 « *gf*
- blanc 701 « *bl*
- bleu Isabelle 229 « *Is*

Pour simplifier la description on peut considérer que la peinture est appliquée en **zones horizontales sur tout le pourtour de l'engin**. D'autres teintes sont ensuite apposées sur certaines parties.

De la base des roues au sommet de la toiture on observe les zones principales suivantes (Figures 1 et 2):



Figure 1 - Face frontale coté extrémité 1 et face latérale gauche. Le macaron est caché par un couvercle circulaire peint en bleu et en gris foncé. (Ambérieu-en-Bugey, exposition de matériel en 1995).



Figure 2 - Face frontale coté extrémité 2 et face latérale gauche. (Paris-Est)

I) jusqu'en bas de caisse : gris foncé *gf*

Cette zone englobe les deux parties trapézoïdales aux extrémités inférieures de la caisse, les bogies, les réservoirs à combustibles, les coffres à batteries, les tampons. Remarquons qu'en faces frontales cette zone *gf* est sur la traverse de choc un peu plus haute que le bas de caisse ce qui crée un décrochement à l'angle de cette traverse.

II) du bas de caisse au niveau de l'axe horizontal du macaron circulaire (monogramme SNCF) : gris métallisé surmonté d'un filet blanc *gm+bl*

Pour assurer la continuité de ce liseré blanc dans la zone des grilles de ventilation une baguette métallique est rivetée sur ces grilles. Celles-ci reçoivent donc dans leur partie inférieure de la peinture métallisée ce qui fait apparaître cette zone comme blanche (Figure 1).

Cette zone *gm+bl* est interrompue en faces frontales: entre les portes lanternes la teinte bleu Isabelle remplace *gm+bl*. Les marche pieds sont aussi entièrement bleus même dans le retour sur les faces latérales. Le monogramme est caché par une tôle circulaire dont la moitié inférieure est bleue.

Plusieurs éléments sont ajoutés:

- *en faces frontales:*

- ° le rectangle portant le numéro d'engin est caché par une tôle rectangulaire sur laquelle les numéros blanc et de grande taille sont réalisés en adhésifs ;
- ° l'extrémité du cablot de chauffage est peinte en bleu car accrochée sur la traverse dans la zone bleue;
- ° des adhésifs jaunes indiquent, sur trois lignes, les lieux et dates de révision ainsi que les essais de peinture effectués : RG QM / 10 95/ H2O PU.

- *en face latérale droite (Figure 3):*



Figure 3 - Coté droit vu de l'extrémité 2. Sous le liseré blanc les grilles sont couvertes de peinture métallisée. Noter la structure complexe à droite de la porte.

- ° le numéro d'engin en chiffres bleus épais sur le deuxième panneau à gauche de la trappe centrale;
- ° le sigle SNCF de couleur bleue, surmonté d'une flèche rouge et surligné par un trait gris clair, la flèche étant dirigée vers l'extérieur. Le sigle se trouve sur le premier panneau à gauche de la porte d'extrémité 2;
- ° le numéro de cabine est en bas et à droite du petit capot. Les chiffres gris foncé sont de grande dimension;
- ° le nom du dépôt, Chalindrey, à gauche de la porte d'extrémité 2;
- ° les masses à droite de la porte d'extrémité 2.

- *en face latérale gauche (Figures 1 et 2) :*

- ° le numéro d'engin en chiffres bleus épais sur le premier panneau à droite de la porte d'extrémité **1**;
- ° le même sigle SNCF sur le 2^{ème} panneau à droite de la trappe centrale; mêmes position et teinte pour les numéros de cabine;
- ° le nom du dépôt à droite de la porte d'extrémité **2**;
- ° les masses à droite de la porte d'extrémité **1**.

III) jusqu'au niveau supérieur des baies vitrées : gris foncé *gf*.

Plusieurs ajouts :

- sur les faces latérales entre les portes :
 - ° Un filet bleu Isabelle court en partie supérieure de la zone *gf*. Sa limite latérale correspond à l'extrémité des panneaux des grilles de ventilation. Ce filet se poursuit par deux bandes larges ayant l'inclinaison des baies vitrées et de la tôle trapézoïdale rajoutée sur les grilles.
- sur les faces frontales avec prolongement sur les faces latérales :

entre le haut du macaron (en fait un peu au dessus) jusqu'aux baies vitrées, dans la partie rentrante, large partie *gm*. Cette zone *gm* se poursuit latéralement jusqu'à la bande bleue. Il existe un petit décrochement de hauteur pour la limite inférieure, en coin du capot. Après avoir couvert la porte la zone *gm* s'arrête un peu avant la bande *Is* avec des bords parallèles. Ce bord remonte par un filet *gm* jusqu'au montant de la porte. Le filet repart ensuite horizontalement vers les vitres en marquant le trumeau central.

IV) sous les lanternaux: ceinture gris métallisé *gm*

Cette bande, au dessus du filet bleu et des vitres, fait tout le tour de l'engin. Elle porte les essuies-glace.

V) la toiture: gris foncé *gf*

Les lanternaux sont gris foncé ainsi que les avertisseurs. Cette toiture est couverte, en faces frontales, par une bande *gm* qui se raccorde latéralement à la limite supérieure de la ceinture *gm*. Les phares et l'antenne sont aussi de teinte gris métallisé.

Evolution de la livrée de la CC 72006:

- Conséquence des vibrations, le couvercle circulaire couvrant le sigle côté extrémité 2 tombe rapidement. La locomotive restera ainsi, sans réparation jusqu'à l'application de la livrée Fret.

On s'aperçoit que l'on n'a pas repeint le sigle qui se trouvait sous cette plaque et qu'il a conservé ses couleurs rouge et blanche d'origine comme le montre la figure 2 et la figure 4 ci-dessous (exposition à Nevers):



Figure 4- la CC 72006 a retrouvé en extrémité 2 son macaron SNCF rouge et blanc. Il est identique à celui de la CC 72084, sa 'voisine' de gauche.

- Fin 1998 les locomotives du parc sont réparties entre activités. Deux des trois CC 72000 alors en livrée Corail+, les CC 72006 et CC 72030 sont affectées à l'activité Fret. En 2000, cette activité désire revêtir ses engins d'une livrée spécifique :

La CC 72030 étant apte à la vitesse de 160 km/h, est échangée avec la CC 72036 encore en livrée bleue, pour être mutée à l'activité Grandes Lignes. Quant à la CC 72006, elle arborera la livrée Fret au printemps 2002 mais entre temps les numéros de coté deviendront 472006 (densité du chiffre **4** faible) comme sur le montre les figures 5 et 6 ci-dessous:



Figure 5 - extrémité **1** et coté gauche. Le chiffre **4** est ajouté sur les cotés. Le macaron S NCF est toujours caché par un couvercle circulaire.



Figure 6 - le chiffre 4 a une densité plus faible que celle des chiffres initiaux.

En résumé la CC 72006 aura conservé sa livrée d'octobre 1995 au printemps 2002, soit un peu plus de 6 ans.

2^{ème} ETAPE. Un prototype gris et rouge: la CC 72030

Quelques semaines après la livraison de la CC 72006 (et de quelques autres engins moteurs), une présentation aux autorités de la SNCF est organisée dans une gare parisienne. La couleur rouge étant reconnue à l'époque comme « plus dynamique » que le bleu un second test est réalisé sur les engins thermiques.

C'est ainsi que l'atelier directeur de la série CC 72000, Sotteville-Quatre-Mares, situé dans la banlieue rouennaise, produit en juillet 1996 la CC 72030, vue figure 7 lors d'une exposition à Villeneuve St Georges:



Figure 7 - La CC 72030 arborant sa nouvelle livrée Corail+ (Villeneuve Saint-Georges).

La Livrée de la CC 72030:

La teinte rouge 605 (noté *rg*) remplace le *Is*. On retrouve un mariage de divers tons de gris et de rouge.

Plusieurs évolutions importantes sont visibles dans le dessin de la livrée :

- *en faces frontales* :



Figure 8 - CC 72030 face frontale d'extrémité 2

- On constate que le dessin des bandes gris foncé est légèrement différent :

- ° la bande *gf* supérieure au niveau et de chaque côté des fenêtres monte jusqu'en partie supérieure. Il n'apparaît plus de liseré gris métallisé, y compris au niveau du trumeau central situé entre les deux vitres de la cabine.

- ° la bande située au niveau du sigle rond frontal (et qui l'englobe en partie), est plus basse ; sous le diamètre horizontal du macaron. Elle présente une partie supérieure plus « rectiligne » quand elle part sur le côté, suite au changement de dessin en face latérale.

- ° le support rectangulaire du phare et l'antenne sont gris métallisé à la sortie de Quatre-Mares mais deviennent rapidement gris terne, par suite des difficultés de nettoyage de cette zone haute de la locomotive. Il en sera de même pour les locomotives Corail+ suivantes.

- Au niveau de la traverse de choc:

- ° la teinte rouge occupe une surface moins importante que le *Is*; elle descend moins bas (quelques centimètres seulement, juste en dessous de la pièce qui supporte le marchepied).

° l'extrémité du câblot de chauffage est gris foncé (et non en couleur comme sur la CC 72006).

° les adhésifs jaunes portant la date de révision (RGQM 9 96 H2O PU) sont inscrits sur une seule ligne située maintenant dans la zone *gf*.

- en faces latérales:

-La principale évolution consiste à inverser l'inclinaison des extrémités de la bande rouge et, en conséquence, à adapter la bande grise qui l'encadre. La bande *gm* du capot qui traverse la porte à mi-hauteur a maintenant même limite inférieure que la bande rouge large. Voici deux aperçus de cette vue latérale figures 9 et 10):



Figure 9 - CC 72030 au dépôt de Chalindrey: la plaque portant le bandeau rouge est inversée et la lame inférieure blanche est conservée.



Figure 10 - Au dépôt, prête au départ pour Quatre-Mares afin de recevoir la livrée En Voyage.

- Les tôles posées sur les grilles et servant de support à la décoration sont modifiées sur la CC 72030: plutôt qu'un long discours, reportez-vous au chapitre concernant la livrée En Voyage des CC 72100.

- Les chiffres de cabines d'extrémités (de grande taille) migrent juste à côté de la porte d'accès aux cabines et sont de teinte bleue.

Evolution de la livrée de la CC 72030:

Suite à la répartition du parc fin 1998, la CC 72030, appartenant alors à l'activité Fret, reçoit un **4** supplémentaire en scotch bleu, au début du numéro sur chaque face latérale.

Comme indiqué au paragraphe précédent, la CC 472030 devient CC 172030 en 2000. Sur les cotés l'avant du chiffre **4** a été simplement découpé pour former le **1** de l'activité Grandes Lignes.

Fin 2003, la CC 172030 est admise en chaîne de remotorisation à Quatre-Mares. Elle est alors devenue CC 172130 avec la livrée En Voyage.

Cette locomotive n'aura gardé sa livrée Corail+ que de juillet 1996 à décembre 2003, soit un peu plus de 7 ans.

3^{ème} ETAPE. Une généralisation avortée: la CC 72040

Début 1997, de nombreuses locomotives reçoivent la livrée Corail+; mais très rapidement, la SNCF restreint l'application de cette livrée à quelques séries de locomotives électriques (BB 15000, BB 25200 aptes à la réversibilité, ...). Le coût de la transformation étant jugé trop élevé, les CC 72000 ne recevront pas la nouvelle livrée, à l'instar de nombreuses autres séries.

Une seule CC 72000 sera livrée début 1997 (RG en avril): la CC 72040.

La Livrée de la CC 72040:



Figure 11 – la CC 72040 dans sa livrée Corail+ à Nancy.

Concernant les marquages et le dessin de la livrée, les dispositions de la CC 72030 sont reconduites avec les spécificités suivantes :

- en faces frontales (figure 12):



Figure 12 - CC 72040 : face frontale d'extrémité 2.

- Au niveau de la traverse de choc, la bande de couleur *rg* retrouve la large hauteur adoptée à l'origine sur la CC 72006.
- L'extrémité du câblot de chauffage est peinte en *rg* comme il était en *ls* pour la CC 72006.
- Le numéro est toujours réalisé avec des scotchs blancs mais d'un graphisme fin très proche de celui des CC 72057/ 72067 lors de leur révision de 1991 et reconduit sur la CC 72057 lors de son ATP de 1997 (voir le dossier concernant la livrée bleue Arzens); c'est-à-dire à l'époque de la révision de la CC 72040.
- le marquage de la date de révision (RGQM 4 97 H2O) est inscrit sur une seule ligne (comme pour la CC 72030) mais dans la zone rouge.
- Auparavant les bandes médianes grises frontales et latérales avaient leur limite supérieure à des hauteurs différentes, ce qui induisait un décrochage disgracieux en coin. La limite supérieure de la bande frontale étant maintenant plus haute que le macaron ce décrochage inesthétique disparaît.

- *en faces latérales (figure 13):*

- les chiffres de cabine d'extrémité, de grande taille, sont reportés vers le petit capot (comme sur la CC 72006) et réalisés avec des adhésifs *gf* (figure 4 ci-dessus à Nevers, et figure 13 pour leur place précise)



Figure 13 - CC 72040 : coté droit (Chaumont).

- les tôles sont modifiées:

Nous vous invitons pour en savoir plus à vous reporter au chapitre « livrée En Voyage ». Cette modification sera réalisée sur les 3 engins modifiés en 2001 (voir ci-dessous).

Evolution de la livrée de la CC 72040:

Lors de la répartition du parc la CC 72040 est versée dès le début à l'activité Grandes Lignes. En conséquence elle reçoit des chiffres ' 1 ' supplémentaires devant le numéro sur chaque côté. Le graphisme est respecté: ils sont bleus et épais. Toutefois le **1** n'est pas rajouté en faces frontales.

A la mi-2003, la CC 72040 sort de chaîne spéciale. Remotorisée et dénommée CC 72140, elle revêt la livrée En Voyage.

En définitive, la CC 72040 aura conservé sa robe Corail+ d'avril 1997 à juin 2003, soit 6 années.

4^{ème} ETAPE. Adoption en 2000 de la livrée Corail+ par l'activité Grandes Lignes

Comme déjà mentionné, fin 1998 le parc est réparti entre activités (Grandes Lignes et Fret). Début 2000, l'activité Fret décide d'adopter une livrée spécifique pour ses engins. Par réaction, la direction Grandes Lignes choisit dès la fin du printemps la livrée Corail+: la première locomotive traitée parmi le parc thermique sera la BB 67390 sortie en juin 2000.

En ce qui concerne les CC 72000, il faudra attendre le printemps 2001 et l'occasion d'une révision générale pour que des locomotives Grandes Lignes soient traitées avec la nouvelle livrée. Ce seront la CC 72078 (mai), la CC 72068 (juillet) et la CC 72037 (décembre).

Courant 2002, l'adoption d'une nouvelle livrée dénommée En Voyage (qui sera finalement commune aux différentes activités Voyageurs) limitera aux trois précédentes les CC 72000 arborant la livrée Corail+:

I) CC 72078:

La Livrée de la CC 72078:



Figure 14 - CC 72078 : face frontale d'extrémité 2 et côté droit (gare de l'Est).

Par rapport à la CC 72040 de nouvelles évolutions apparaissent pour les marquages et dessins:

- en faces frontales:

- on remarque qu'il y a dorénavant 6 chiffres (toujours blancs)
- un sigle SNCF monochrome (gris foncé) et de taille réduite fait son retour sur le capot, au dessus du macaron dans la zone.
- peut-être suite aux déboires constatés sur la CC 72006, le sigle rond d'origine est traité différemment: il ne reçoit pas de couvercle mais il est peint dans la masse: en partie rouge, en partie gris foncé.
- au niveau de la traverse de choc, pour la bande rouge, on revient aux dimensions adoptées sur la CC 72030. L'extrémité du câblot de chauffage est peinte en gris foncé.
- sur une première ligne est inscrit ' RG QM '; sur une seconde ' H2O PU '. La date de révision n'apparaît pas comme on le voit sur la figure 15 ci-dessous:



Figure 15 - CC 72078 : partie inférieure de la face frontale sans la date de révision.

- en faces latérales:

- une évolution importante est à noter aux extrémités: le bas de caisse est intégralement peint en gris clair; le gris foncé a disparu.
 - comme pour la CC 72030, les numéros de cabine sont de grande taille et bleus. Quant à leur position, on est revenu à celle de la CC 72030: ils sont à côté de la porte d'accès à la cabine.
 - comme sur les faces frontales, le numéro comporte six chiffres épais, bleus et accompagnés par un sigle SNCF en couleur comme toujours dans cette livrée.
 - pour toutes les locomotives précédentes les numéros et sigle SNCF sont placés de la façon suivante sur chaque coté :
 - ° coté gauche: numéro sur le premier panneau à droite de la porte gauche d'extrémité 1, sigle sur le deuxième panneau à droite de la trappe centrale
 - ° coté droit: numéro sur le deuxième panneau à gauche de la trappe centrale, sigle sur le premier panneau à gauche de la porte droite d'extrémité 1.
- Dans le cas de la CC 72078 il y a décalage vers les deuxièmes panneaux : coté gauche pour le numéro (figure 16) et coté droit pour le sigle (figure 17):



Figure 16 - CC 72078: coté gauche



Figure 17 - CC 72078: coté droit

On aperçoit sur le coté droit de l'extrémité **1** la mystérieuse « patte d'ours » à plus grande échelle figure 18:



Figure 18 - CC 72078 : la mystérieuse 'patte d'ours'.

Evolution de la livrée de la CC 72078 :

Cette locomotive est sortie en chaîne de remotorisation en mai 2004; elle n'aura gardé sa robe Corail+ que pendant 3 années.

II) CC 72068:

La Livrée de la CC 72068:



Figure 19 - CC 72068 coté droit

C'est la livrée de la CC 72078 à quelques détails près :

- en faces frontales:

- au niveau des traverses de choc la bande *rg* descend plus bas. On retrouve le style de la CC 72040 avec l'extrémité du cablot de chauffage peinte en rouge.

- en faces latérales:

- les numéros de cabine, bleus comme sur la CC 72078, sont apposés quasiment au même endroit que sur la CC 72040, juste un peu plus haut.

Evolution de la livrée de la CC 72068:

Cette locomotive, encore en livrée Corail+, a été affectée à la Direction du Transport Public et Local (DTPRL) de la région TER Champagne-Ardenne. Elle a en conséquence porté la numérotation 572068 sur les faces frontales et sur les cotés. Sur ceux-ci le 5 était minuscule (figure 20).



Figure 20 - CC 572068 à Paris Est

Passée en chaîne de remotorisation en avril 2004, elle n'a arboré la robe Corail+ qu'un peu plus de deux ans et demi.

III) CC 72037:

La Livrée:

Par rapport à la CC 72078, de nouvelles évolutions apparaissent:

- *En faces frontales:*



Figure 21 - face frontale d'extrémité 1 (gril Diesel au dépôt de Chalindrey).

- sur la traverse de choc, les indications sont complètes: il y a les mois et année de révision (RGQM 12 01/H2O PU) sur deux lignes.
- le panneau rouge et le câblot de chauffage adoptent les dimensions observées sur la CC 72030, déjà reconduites sur la CC 72078.
- le sigle SNCF nouvelle formule a disparu.

- en faces latérales :



Figure 22 - CC 72037: côté droit



Figure 23 - CC 72037: côté gauche

- en bas de caisse, aux extrémités, le gris foncé réapparaît comme sur les CC 72040, 30 et 06 (voir ci-dessus).
- les chiffres de cabine sont comme ceux de la CC 72030 à côté des portes d'accès aux cabines et bleus.
- le sigle SNCF est absent car à l'époque, on réfléchissait déjà à un nouveau sigle.
- par contre le numéros latéraux sont différents des deux cotés: ils sont bleus du côté gauche et gris du côté droit (figure 22). Sur ce coté la densité du chiffre 2 est plus forte

que celle des autres chiffres. Le numéro du côté gauche retrouve sa place sur le premier panneau à droite de la porte d'extrémité **1** (figure 23).

Evolution de la livrée de la CC 72037:

Cette locomotive a été remotorisée début 2004 avec la nouvelle livrée En Voyage. Elle aura gardé sa livrée Corail+ deux années.

Conclusion:

La livrée Corail+, malgré une indéniable beauté, aura donc été très éphémère. En conséquence les CC 72000 n'auront pas eu le temps de connaître :

- l'évolution principale de la livrée Corail+ , à savoir le remplacement du gris foncé (au niveau de la caisse) par une teinte plus claire.
- la généralisation du dessin adopté sur les 72068 et 72078 : sur le côté, en bas de caisse, suppression de la teinte gris foncé.

Rendez-vous prochainement pour le dernier volet: la livrée Fret