

La livrée Fret

par

François Abry et Claude Amiot



Introduction

Fin 1998, le parc des engins moteurs est réparti entre les différentes activités: Grandes lignes, Fret, Ile-de-France, DTPRL et Infrastructure. Les engins sont alors renumérotés au cours de révision générale (RG) ou lors d'interventions dans leur dépôt d'attache.

Cette renumérotation a lieu intérieurement en cabine et extérieurement sur chacune des faces de l'engin moteur (en faces frontales seulement lors des RG). Dans les deux cas, ceci permet une identification rapide quel que soit l'endroit où se trouve l'observateur.

On obtient des locomotives bleues avec un « 4 » supplémentaire devant le numéro en faces latérales (réalisé en adhésif ou peinture) :



figure 1 : détail du numéro de la CC 72012

Au printemps 2000 l'activité Fret décide d'adopter une livrée spécifique à base de vert, blanc et gris. En avril la BB 67324 est le premier engin diesel arborant la nouvelle livrée.

La première CC 72000 traitée sort de révision générale (RG) en août 2000. Par la suite pour accélérer la production, les locomotives ne passant pas en révision à court terme, sont traitées en chaîne spéciale à Longueau.

Au total trente trois CC 72000 auront reçu la livrée Fret.

Locomotives traitées lors d'une révision générale

Les huit engins suivants ont reçu la livrée aux dates mentionnées :

CC 72035 août 2000
 CC 72067 janvier 2001
 CC 72031 mars 2002
 CC 72033 avril 2002
 CC 72024 mai 2002
 CC 72005 octobre 2002
 CC 72026 décembre 2002
 CC 72036 décembre 2002.

Locomotives traitées en chaîne spéciale

Entre 2001 et 2002, les ateliers de Longueau-Tergnier (sur le site de Longueau) traiteront les vingt cinq engins suivants:

CC 72001 à 72004,
 CC 72006 à 72010,
 CC 72012 à 72016,
 CC 72018 à 72020,
 CC 72022, 72027, 72029, 72032, 72034, 72069, 72083, 72085

Peut-être du fait de leur éloignement, relativement peu de « nivernaises » ont reçu la livrée Fret alors que tout le parc haut-marnais a été traité, à l'exception des CC 72011 (en panne) et CC 72028 (proche d'une révision générale, finalement limitée à une ATP sans changement de livrée).

Les éléments de la livrée Fret

a) le dessin

Cette livrée se compose de quatre teintes de base :

- gris foncé (*gf*), mais pas aussi foncé que celui de Corail+
- gris métallisé n° 862 (*gm*),
- vert jade n°323 (*v*),
- blanc n°701 (*b*)

Ces couleurs sont réparties par tranches verticales d'où le surnom de livrée en « tranche napolitaine »

Sur le côté gauche, on rencontre en partant de l'extrémité 1 :

- une bande verte qui recouvre presque trois panneaux latéraux ;
 - une bande blanche qui va jusqu'à hauteur de la trappe centrale et sur laquelle est inscrit en vert « Fret » ;
 - le reste de la face latérale est gris métallisé .
- Le bas de caisse est intégralement gris foncé sauf la partie en prolongation de la bande blanche.

Sur le côté droit, en partant toujours de l'extrémité 1 :

- une zone gris métallisé jusqu'à hauteur de la trappe centrale ;
- une zone blanche de même largeur que sur l'autre face ;
- une zone verte recouvrant les persiennes de ventilation.

La face frontale côté cabine 1 se découpe verticalement :

- la traverse de choc, comme le bas de caisse sur les côtés, est en *gf* ; les marche-pied, à la limite des deux teintes, sont gris aussi. (et non pas vert) ;
- le capot qui englobe le bouclier protecteur et supporte les phares est vert;
- la zone des fenêtres est en gris foncé, la bande se prolonge naturellement sur le côté jusque peu après la porte d'accès aux cabines

La face frontale côté cabine 2 a reçu la même décoration.

Le dessous de caisse (incluant les bogies) est en gris foncé. (plus foncé que le reste de la caisse ?)

La toiture est en gris métallisé.

Cependant, sans doute par mesure d'économie puisque la toiture devient (et reste) rapidement noire à cause de l'échappement, une différence apparaît pour les engins traités par Longueau:

les éléments centraux de la toiture restent bleus. Seuls les éléments d'extrémité (situés au dessus des cabines de conduites) font l'objet d'une mise en peinture, come on le voit sur la figure2 :



figure 2 : CC 72069 à Montchanin

b) les marquages en face frontale

Sigle SNCF

Le sigle SNCF d'origine (rond de l'époque vapeur) reste en place mais est noyé dans le vert. Le sigle unifié de l'époque fait son retour chez les 72000. Avec la livrée Fret, il est de taille réduite en face frontale et monochrome (blanc).

-pour onze locomotives le sigle semble avoir le « S » de SNCF aligné sur le milieu du nez(fig 3) : CC 72001, 72002, 72003, 72007, 72009, 72027, 72034, 72035, 72067, 72069, et 72085.



fig 3 : CC 72002 à Paris Est

-par la suite, c'est le centre du sigle SNCF (entre le N et le C) qui est aligné avec le milieu du nez pour dix neuf locomotives (fig 4).



fig 4 : CC 72032 à Paris Est

-Mais trois engins traités à Quatre-Mares sortent sans sigle: CC 72005, 72031, 72033.



fig 5 : CC 72033 sans blason

Numéros frontaux

Aux ateliers de Quatre-Mares, on utilise sur les CC 72035 et 72067, premières CC 72000 à recevoir la livrée Fret, des numéros épais, blancs, réalisés avec des adhésifs. Dès cette époque, le numéro se compose de six chiffres, le 4 de tête correspondant à l'activité Fret.



fig 6 : CC 72035 arrive à Chalindrey

Par la suite, les locomotives sortant de RG présenteront le même type d'adhésif à deux exceptions :

-la CC 72024 n'avait pas reçu de couvercle sur la plaque supportant le numéro, afin d'apposer des chiffres de grandes lisibilité (voir étude de la livrée Arzens). Les chiffres

nouveaux sont directement posés sur la plaque d'origine, ceux d'origine ayant été décollés (ou arasés ?).



fig 7 : CC 72024 à Chaumont

-la 72026 a reçu des adhésifs d'un format particulier, qui rappelle celui des CC 72057 / 72067 (voir l'étude livrée Arzens), reconduit sur la CC 72040 en 1997 (voir l'étude livrée Corail+) et appliqué par les ateliers de Longueau sur nombre de locomotives. (fig 9)

Aux ateliers de Longueau les numéros sont également toujours composés de six chiffres.

Les quatre premières locomotives traitées : CC 72001, 72010, 72013 et 72085 reçoivent des adhésifs blancs, fins et de grande taille.



fig 8 : CC 72001 à Quatre-Mares

Par la suite, les mêmes adhésifs que ceux adoptés par Quatre-Mares sont employés: blancs, épais et de grande taille. Ils sont visibles sur huit engins : CC 72006, 72009, 72014, 72018, 72019, 72022, 72029 et 72034 (figure 6)

douze locomotives reçoivent des adhésifs blancs d'un format particulier qui ressemble à celui utilisé jadis sur les CC 72057/67 : CC 72002, 72003, 72004, 72007, 72008, 72015, 72016, 72020, 72027, 72032, 72069 et 72083.



fig 9 : CC 72003 à Chalindrey

la CC 72012 n'a pas de couvercle sur sa plaque porte-numéro et elle a été traitée comme la CC 72024.



fig 10 : CC 72012 à Chalindrey

Date de révision

Elle apparaît sur la traverse de choc, éventuellement accompagné des mentions PU, PU H20 (voir étude de la livrée Arzens) ; le tout sur une ligne ou deux.

A Quatre-Mares, pour les engins traités en RG, la date est réalisée en adhésifs épais, de teinte jaune. Une exception: la CC 72026 traitée comme les unités de Longueau, en blanc et caractères fins. Avec un numéro en face frontale également différent, a-t-elle bien été repeinte à Quatre-Mares?

A Longueau, lors de la chaîne spéciale, on en profite pour la réinscrire en blanc avec des caractères de même dimension que ceux de Quatre-Mares mais plus fins. La CC 72013 constitue une exception avec des adhésifs de couleur jaune.

Voici les deux types de marquages utilisés : marquages jaunes épais ou blancs fins :



c) les marquages en faces latérales

Sigle SNCF

Dans un premier temps, les locomotives reçoivent le sigle de l'époque et en couleur : SNCF est en bleu, souligné d'un trait gris et surligné d'une flèche rouge.

A Quatre-Mares, au début, sur le côté gauche comme sur le côté droit, il est apposé juste au dessus du numéro, tous deux sur le deuxième panneau en partant de l'extrémité 1. Ce cas est observé sur les CC 72035 et 72067, premières sorties de RG.

A Longueau, par contre, le sigle n'est pas à la même place sur les 2 faces :

-sur le côté gauche, le sigle est apposé juste à côté du Z formé par les persiennes de ventilation. C'était la place du numéro à l'époque de la livrée bleu Arzens.

-sur le côté droit, il est au-dessus du numéro, tous deux sur le deuxième panneau en partant de l'extrémité 1. (même traitement qu'à Quatre-Mares donc pour ce côté)

Les locomotives traitées ainsi sont les: CC 72001, 72002, 72007, 72083 et 72085. Avec une exception: la CC 72012 est traitée comme les engins de Quatre-Mares.

Par la suite, les locomotives sortent sans sigle sur les côtés:

-aussi bien à Quatre-Mares: CC 72005, 72024, 72026, 72031, 72033 ;

-qu'à Longueau: CC 72004, 72006, 72008, 72009, 72014, 72016, 72018, 72019, 72022, 72027, 72029, 72032, 72034 et 72069

Exception: la CC 72036 sort de RG en décembre 2002 avec des sigles sur les côtés droit et gauche à la même place que sur les CC 72035/67

72003 : a-t-elle un sigle sur les côtés??

Incertitude pour coté gauche : 72010, 72015, 72020

Incertitude pour coté droit : 72013

Numéros latéraux

A Quatre-Mares, les numéros des deux côtés sont apposés sur le deuxième panneau en partant de la cabine 1.

-Premières locomotives:

Côté gauche, ils sont sur la bande verte : les adhésifs sont blancs et épais.

Côté droit, ils sont sur le gris métallisé : les adhésifs sont bleus et épais.

C'est le cas des CC 72035, 72067 mais aussi des CC 72024, 72026 et 72031.

-Par la suite :

les CC 72005, 72033 et 72036 reçoivent des adhésifs épais et gris des deux côtés. Pour la CC 472005 l'intensité des chiffres 2 et 5 est plus forte.

A Longueau, les numéros sont aux mêmes places qu'à Quatre-Mares

-les CC 72001 et 72013, qui avaient reçu des scotchs fins en faces frontales, ont également des adhésifs fins et blancs sur les côtés.

-les CC 72010 et 72085, qui avaient aussi des scotchs fins devant, ont reçu des scotchs épais et bleus à droite, épais et blancs à gauche.

-les autres locomotives sont traitées comme les CC 72035 et 67 : adhésifs épais et blancs à gauche, bleus à droite ;

Cas des CC 72002, 72003, 72004, 72007, 72008, 72016, 72027, 72032, 72034, et 72083

-ou bien blancs et épais des deux côtés: 72006, 72009, 72014, 72015, 72018, 72019, 72020, 72022 et 72029.

-ou bien bleus et épais des deux côtés: CC 72012

Gauche= ? et droite = bleu pour 72069

Chiffres de cabine

Ils sont indiqués avec des adhésifs blancs et épais.

La zone où ils sont apposés est systématiquement le premier panneau devant la porte d'accès à la cabine de conduite, en direction du nez.

La différence entre les engins est la **place précise** de ces chiffres de cabine :

-pour la première loc (CC 72035 traité en RG par QM), les chiffres sont apposés en bas, du côté du capot d'extrémité.

-par la suite, les chiffres sont juste au dessus de la poignée de la porte et juste à côté de cette porte (et plus côté capot d'extrémité) :

A QM : CC 72005, 72031, 72033, 72067

A Longueau : CC 72002, 72007, 72010, 72013, 72020, 72027, 72083, 72085 et 72001 (pour cette dernière les chiffres sont encore un plus haut) .

-enfin, les chiffres seront placés « au milieu » de la tôle, aussi bien en hauteur qu'en largeur : CC 72003, 72004, 72006, 72008, 72009, 72014, 72015, 72016, 72018, 72022, 72024, 72032, 72069

-cependant, on note que sur quelques locomotives, les chiffres sont bien au milieu pour la hauteur, mais non centré pour la largeur : ils sont plutôt près de la porte. Cas des CC 72012, 72019, 72026, 72029, 72034. Pour les 72012 et 19, quelques chiffres 2 ne respectent pas totalement ces règles.

-Les chiffres sont centrés en largeur mais en position basse pour la CC 72036.

Autres marquages

Ils sont réalisés en blancs : masses, repères pour soulever la caisse.

Divers

Reportez vous à l'étude de la livrée « multiservices » pour les éléments de la décoration Corail+ de la CC 72006 conservés sur la livrée Fret.

Blasons: à Sotteville Quatre-Mares on dépose systématiquement les blasons considérés comme source de corrosion. Contrairement à d'autres séries (CC 6500 par exemple), les adhésifs ne sont pas utilisés. Est-ce appelé sérigraphie ?? Locomotives ayant perdu leur blason après une RG: CC 72024 (Pont-Audemer), CC 72026 (Luxeuil-lès-Bains), CC 72031 (Fougerolles), CC 72036 (Thann).

Par contre à Longueau, on ne dépose pas les blasons : les CC 72001 (Annonay), CC 72010 (Bourg-Argental), CC 72015 (Paray-le-Monial) et CC 72022 (Villemonble) gardent leur blason. Depuis, la CC 72001 radiée a vu son blason reporté sur la CC 72157 lors de sa remotorisation. La CC 72022 vient de perdre son blason en 2005 : nouvelle inversion de tendance, préparation à la réforme de CC du Fret ou simple incident ??

Conclusion

Compte-tenu du plan de radiation des CC 72000 Fret, la livrée spécifique n'aura duré que quelques années. Une prolongation est envisageable si des locomotives sont vendues à une activité voyageur (VFE, TIR ou TER) pour remplacer des engins arrivant à échéance de révision, voire à l'activité INFRA. Leur vente à une autre société (en France ou à l'étranger) s'accompagnerait sans aucun doute de l'adoption d'une autre livrée.