

Un mythe français, pour de bonnes raisons

CC 21001 À 21004

À l'occasion de la sortie de nouvelles CC 21000 en H0 chez Jouef, puis bientôt en N chez Arnold, penchons-nous sur cette mythique série, et comprenons les raisons de cet engouement.

Texte : Yann Baude



J.-M. Etch

La CC 21003 passe sur la « plaque » de Paris-Charolais, dans les années 90.



G. Dauvet

En avril 1990, les quatre sœurs sont réunies à Paris-Charolais.

Les CC 21001 et 21002 sortent des ateliers Alsthom du Creusot à l'été 1969. À cette époque, la SNCF mise encore à fond sur les trains rapides et lourds, en particulier au départ de Paris-Lyon, axe particulièrement chargé, avec de plus, nombre de trains prestigieux. Les CC 21003 et 21004 sortent cinq ans plus tard, en juin et juillet 1974, de manière à compléter le parc lourdement sollicité en tête des trains vers la Suisse. Le Cisalpin, le Lutétia ou le Jean-Jacques-Rousseau passent en effet par la « bosse » jurassienne, électrifiée en 25 kV, il faut donc des locomotives bicourant puissantes.

Elles sont prestigieuses

Conçues pour des trains phares de la SNCF, les CC 21000 reprennent des éléments techniques des CC 72000 et 6500. Avec ces dernières, elles partagent alors le titre de locomotives les plus puissantes du parc. Des parcours en tête de trains lourds, à 200 km/h sur le Sud-Ouest, quelques essais ponctuels à 260 km/h, puis leur service en tête de belles rames internationales composées de voitures TEE 69, contribuent à leur renommée.

Elles sont belles

Arborant, comme les CC 6500, la célèbre livree « coup de soleil » imaginée par Paul Arzens, les 21000 symbolisent aussi l'assurance d'une

technologie conquérante, dominante en ce début d'années 70. Pour bien des amateurs, ces deux séries de locomotives restent esthétiquement les plus réussies, et représentent sans aucun doute l'apogée d'un certain chemin de fer français.

Elles sont rares

On ne peut nier que la rareté explique la convoitise. Avec seulement quatre unités, les CC 21000 sont recherchées par les photographes et spotters, que ce soit les deux premières avec leurs persiennes longues, ou

les 21003 et 4, dotés de nouvelles ouïes en inox, semblables à celles des CC 6500 de troisième sous-série. Rares, mais aussi éphémères : mises en service en 1974, les 21003 et 4 sont bien vite menacées par le TGV, en particulier par les rames tricourant vers la Suisse, à partir de 1985, puis par les BB 26000, au début des années 90, qui leur prennent leurs ultimes modestes services. Les quatre locomotives sont alors reconverties en CC 6500, leur disparition totale des rails français contribuant à ancrer encore d'avantage le mythe dans l'esprit des amateurs. ■



G. Dauvet

Au début des années 90, la CC 21003 n'assure plus que du service marchandises.

CC 21003 ET 21004 JOUEF

BONNES POUR LE SERVICE, SURTOUT

Les CC 21000 ne sont pas nouvelles chez Jouef. Mais il s'agit là de versions jamais reproduites, qui bénéficient de plus de quelques améliorations. De quoi justifier un intérêt tout particulier.

Texte et photos : Yann Baude

LE MODÈLE EN BREF

- Fabricant : Jouef
- Échelle : H0 (1/87)
- Références : CC 21003 (réf. HJ2421) et CC 21004 (réf. HJ2422)
- Rayon minimal d'inscription en courbe : 360 mm
- Fabrication : métal (châssis) et plastique injecté (caisse et détaillage)
- Prise de courant : toutes les roues
- Motorisation : moteur central et deux volants d'inertie
- Transmission : par cardans aux deux bogies
- Essieux moteurs : quatre
- Essieux bandagés : une roue bandagée à chaque extrémité
- Normes de roulement : NEM (hauteur de boudin : 0,9 mm)
- Attelages : boîtiers NEM sans elongation
- Éclairage : LED (blanc/rouge selon le sens de marche en analogique)
- Interface numérique : oui (21 MTC)
- Poids : 610 g
- Prix : 260 euros environ (analogique)



Ces CC 21003 et 21004 ne sont pas à proprement parler de vraies nouveautés puisqu'il s'agit en fait de nouvelles versions de modèles déjà produits par Jouef autrefois, et donc présentés dans notre numéro 775 de février 2012. C'est toutefois une très bonne initiative car les 21000 font partie du mythe de la traction électrique française et sont à ce titre convoitées par bien les amateurs. La 21003 est cette fois en livrée Arzens teintée du gris « béton », postérieure à celle de la 21004 qui est ici encore en gris argent, l'inverse de la proposition de 2012.

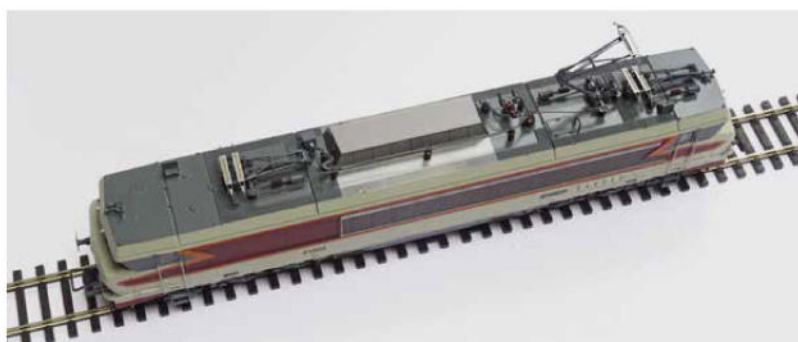
ASPECT : UNE CONCEPTION QUI DATE

S'agissant d'une nouvelle production, on pouvait espérer une nouvelle gravure de la caisse. Il n'en est rien, et ces nouvelles CC reprennent malheureusement les défauts qui agaçaient déjà en 2012, aujourd'hui réhivatoires pour les amateurs pointilleux.

À mon sens le plus criant : à chaque extrémité de la caisse, la toiture devrait être légèrement inclinée et apparaître donc plus fine au-dessus des baies frontales. Cette caractéristique n'a pas été reproduite et nuit réellement à la silhouette de la locomotive. La gravure d'ensemble révèle son âge, et les reliefs apparaissent plus empâtés que ceux de modèles équivalents, les CC 6500 Roco ou L.S.Models, pour ne citer qu'elles. On distingue aussi clairement la jonction entre les moules des flancs de caisse et les moules les extrémités. Enfin, il semble manquer quelques éléments antidérapants, en toiture. On relève toutefois des points positifs : les palettes des pantographes ont été revues, les essuie-glaces sont maintenant réalistes, de même que les marchepieds frontaux, au-dessus des traverses de tamponnement. La décoration est elle-aussi convaincante, en particulier le choix des teintes, qui nous a semblé très satisfaisant.

Les deux nouvelles

CC 21000 : années
70 à début des années
80 à gauche, années
80-90 à droite.



La toiture est correcte,
mais comporte **quelques approximations.**

EN SAVOIR PLUS SUR LES 21000 RÉELLES

Ferrovissime 30 : la réussite
d'un projet (locomotives bicourant)
Ferrovissime 81 : les plus belles machines
de ma génération (témoignage)
Ferrovissime 118 : l'express 5072
de Dijon à Paris en CC 21000
Hors-série Ferrovissime 12 : les locomotives
de vitesse bicourant et polytension

 Merci à la boutique Maquette 21 (Dijon),
pour la mise à disposition des modèles

EN LIGNE, LE BONHEUR

En exploitation, les CC 21000 Jouef font merveille. La mécanique, qui avait semblé exceptionnelle en 2012, est aujourd'hui un standard, et reste donc dans le coup. Puissance, silence et très bon ralenti sont de mise, et c'est donc aux amateurs exploitants que nous conseillerons ces deux nouvelles locomotives. Dotées d'une interface numérique parmi les plus modernes, l'équipement d'un décodeur est facilité. Nous n'avons pas testé la version numérique sonorisée. Compte tenu des défauts d'aspect relevés, d'une étude déjà ancienne, on aurait pu rêver, ou simplement aimé, que ces modèles s'inscrivent dans une gamme de prix plus abordable. Il est probable que le fabricant a tenu compte de leur cote d'amour, et du fait que la concurrence ne semble pas prête à proposer ses 21000 dans un avenir proche. ■



La silhouette générale est correcte grâce à une **belle décoration**,
malgré les extrémités de toiture bien trop épaisses.



La CC 21000 est bien moins svelte que la CC 6500,
du fait des **équipements disposés entre les bogies.**