



BON PLAN

Lima treni elettrici

CC 14100 EN HAUT, 14000
EN BAS, LES « FERS À
REPASSER » LIMA ASSURENT
ENCORE UN BON SERVICE
SUR NOS RÉSEAUX.

CC 14000 & 14100 LIMA

L'artère Nord-Est à portée de porte-monnaie

Texte: Denis Gamard
Photos: François Robein

Aujourd'hui, dans la rubrique Bon Plan, des « fers à repasser », les CC 14000 et 14100 de Lima, sorties de 1985 à 1993, et désormais éclipsées par les excellents modèles Jouef de 2015. Pour autant, elles ont encore fière allure...

Les électrifications en 1 500 volts continu sont extrêmement coûteuses, en particulier vu le nombre important de sous-stations. La SNCF expérimente avec succès, dans l'immédiat après-guerre, le 25 000 volts alternatif en Haute-Savoie. ►



La CC 14100 Lima s'accorde aussi bien avec des wagons anciens (modèles VB), qu'avec du matériel plus récent.

►► À partir du milieu des années 1950, elle décide de généraliser ce mode de traction, en premier lieu dans le Nord et l'Est, à cette époque exemptes de lignes électrifiées. Des BB (12000 et 13000) sont commandées pour un service mixte, et des CC (14000 et 14100) pour le trafic marchandises lourde (régime ordinaire ou trains complets), pour remplacer de nombreuses séries de locomotives à vapeur de type 150 (principalement 150 E, 150 P et 150 X), à raison d'une machine électrique remplaçant... trois machines à vapeur ! Une (autre) époque où l'on extrait beaucoup de charbon du Nord, qu'il faut acheminer vers les centrales thermiques de la région parisienne ou vers l'Est pour une industrie sidérurgique alors à son apogée.

Un peu d'histoire

Les premières commandes datent de 1952, les vingt CC 14000 ont des moteurs asynchrones et sont affectées, à leur livraison, au dépôt de Lens. Les 102 CC 14100 (com-

mandes successives, qui montrent que le choix technique opéré pour ces machines a été plus satisfaisant pour la SNCF) ont, elles, des moteurs synchrones, et sont affectées à leur livraison aux dépôts de Mohon et Thionville. Si leur vitesse maximale de 60 km/h paraît très faible aujourd'hui, elle est à mettre en rapport avec le tonnage des trains. L'important est qu'elles soient puissantes, et en effet, la CC 14100 a décollé un train de 1850 t en rampe de 11 ‰, et 3500 t en rampe de 5 ‰ ! Le slogan de la SNCF de l'époque prend son sens : « La caténaire la plus légère du monde pour les trains les plus lourds ». Des délégations du monde entier viennent voir in situ les vertus du 25000 volts 50 hertz... La livrée initiale de ces machines est très belle : gris bleu clair brillant pour la caisse et gris bleu foncé satiné pour le châssis et la toiture, cette livrée bleue étant destinée à la base au parc électrique monophasé de la SNCF. Mais, hélas, l'uniformité triomphe vite et, dès le début des années 60, la livrée vert celtique avec peinture de capots en jaune pour des questions de visibilité (de très rares

machines bleues ont toutefois reçu des capots jaunes) est appliquée à ces locomotives, livrée conservée jusqu'à la fin.

Leur silhouette caractéristique, avec cabine unique centrale et longs capots (en commun avec les BB 12000 et 13000) leur vaut rapidement le surnom de « fer à repasser ». La dernière CC 14100 est retirée du service en 1997 (la série 14000, moins appréciée et à nombre d'exemplaire plus réduit, est retirée du service avant la série 14100). Une CC 14000 est la Cité du train de Mulhouse, une CC 14100 est en monument à Conflans-en-Jarnisy, une autre au musée de la mine de Petite-Rosselle.

Lima : des merveilles, à l'époque

À la rentrée 1985, sortent les CC 14166 bleues (réf. 208169) et 14129 vertes, sans feux supplémentaires rouges (réf. 208170). Ces machines sont superbes pour l'époque (deux merveilles, réussite quasi totale selon les revues) marquant, avec les BB 9400, le grand tournant de Lima vers un modélisme de qualité. Elles sont dotées d'une motorisa-



tion nouvelle, de deux bogies moteurs et d'un châssis métallique en zamac (la machine pèse plus de 300 g, du lourd, comme en vrai !), d'un éclairage blanc réversible (les fanaux supérieurs sur la version bleue, remplacés par des feux rouges jouxtant les blancs sur la version verte, dispositions conformes aux originales sont eux, par contre, factices). Les pantographes sont corrects (jusque-là souvent assez fantaisistes chez Jouef et Lima) et la version verte a même un inverseur rail/pantos ! Les teintes sont correctes et très bien appliquées. Alors quelles critiques formuler ? Des attelages sans boîtier NEM, des plaques latérales peintes et non moulées, de même que l'avertisseur sonore et les mains montoirs venus de moulage... Et par rapport aux critères d'aujourd'hui, pas de prise prédisposée pour le numérique qui

est à l'époque encore dans les limbes... Un an plus tard, sort une version verte 14144 en état intermédiaire, sans feux rouges, avec quelques améliorations : bandage sur certaines roues, et gravure des bogies refaite (mais toujours sous la référence 208169 !). Quelques années plus tard sortent des CC 14000, avec comme progrès, des attelages à boîtiers NEM. La 14018 bleue (réf. 208387), la 14009 verte à quatre feux (réf. 208388) puis, enfin, la 14003 verte (réf. 208389). La production cesse visiblement en 1993.

Encore dans le coup

Pour ce qui est du superdétaillage, pas grand-chose à dire ! La repeinture des pantographes, en gris foncé peut-être... Par contre, pour ce qui est du numérique, même si certaines entreprises (comme

En charge de wagons
Hornby-achO, sous une
caténaire 25 kV de marque
JV : les deux CC 14000 Lima
assurent un bon service.

Train Méca 71 en Bourgogne) proposent, pour un coût abordable de numériser des locomotives sans prises NEM, il n'y a guère de place dans la locomotive pour loger les équipements, entre le châssis en métal, et la cabine unique ! Ayant marqué en leur temps le grand saut qualitatif de Lima vers le modélisme de qualité, ces machines ne dénotent pas vraiment sur un réseau actuel. On en trouve régulièrement sur les sites de ventes d'occasion par correspondance pour un peu plus d'une centaine d'euros. Alors pour un budget raisonnable, pourquoi se priver d'une série de machines incontournables pour les amateurs du Nord et de l'Est ? ■