

De la ligne à la manœuvre

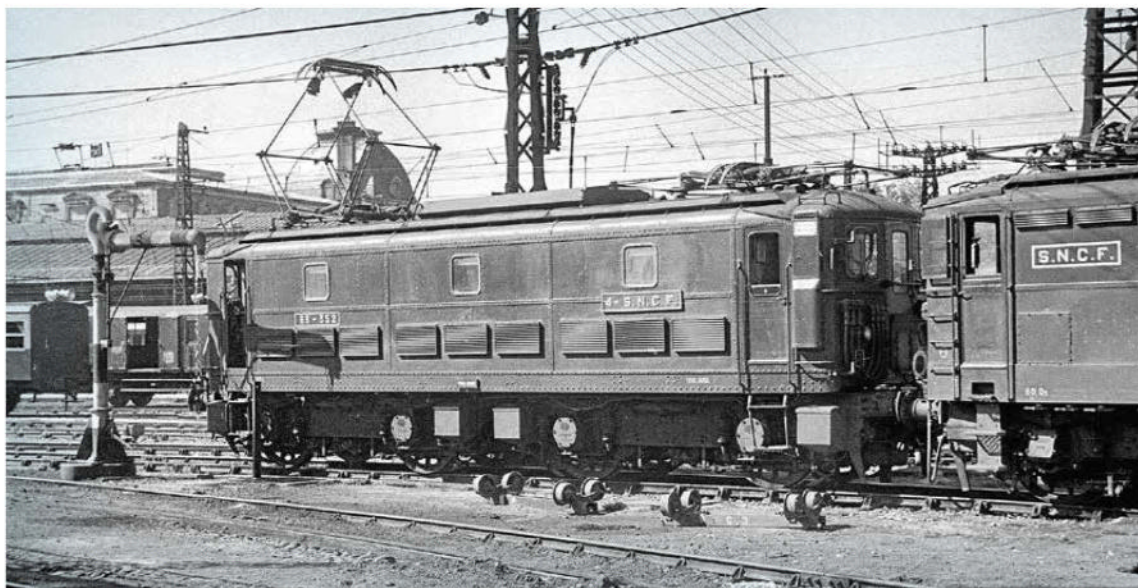
LES BB 301 À 355

Pendant près de soixante ans, les BB 300 ont assuré un dur labeur, d'abord en ligne puis à d'obscures manœuvres. La sortie du modèle Piko nous incite à nous replonger dans l'histoire de ces locomotives.

Texte : Denis Gamard



La BB 352, encore en état d'origine, à Toulouse au début des années cinquante.



© DR, coll. LR Presse



La BB 352 en ligne sur le Sud-Ouest, du côté d'Etampes, en tête d'un train du régime ordinaire.

© J.H. Renaud, Coll Roger Thévenin

Les 55 BB 300 sont subdivisées en deux sous-séries. Les BB 301 à 324 (E 341 à 364 à l'origine), commandées par la compagnie PO-Midi, construites en 1938-1939 et donc livrées à la SNCF. Les BB 325 à 355, commandées par la SNCF, construites en 1946-1948, dérivent techniquement et esthétiquement des BB 900 qui viennent d'être commandées par les chemins de fer de l'Etat pour l'électrification Paris - Le Mans (elles mêmes inspirées des BB Midi antérieures). Les chemins de fer belges commandent également 20 machines identiques (circulant sous 3000 volts), les 2901 à 2920. En outre, quelques machines de la première sous-série sont louées aux chemins de fer néerlandais entre 1949 et 1951 (en attente de livraison des BB 1100 dérivées des BB 8100 françaises).

Des variantes d'aspect

D'une puissance unitaire de 1240 KW pour les premières, et 1260 KW pour les secondes, pesant 80 tonnes, elles sont limitées à 105 km/h. Les premières sont construites par Alsthom (et sept par Siemens au titre des réparations de guerre de la première guerre mondiale), les secondes par Alsthom pour vingt d'entre elles, et MTE pour onze autres. À l'origine, l'aspect des deux sous-séries est très proche (la baie frontale centrale est toutefois plus grande sur les machines de seconde sous-série). Mais si, pour la première sous-série, la GRG (grande révision générale) effectuée entre 1959 et 1963 change peu leur aspect, la GRG de la seconde sous-série, menée de 1966 à 1971, inclut un changement

de livrée, la suppression de la baie centrale et de la porte d'intercirculation.

En deuxième partie de carrière, on reconnaît ainsi aisément les deux sous-séries :

- La première est dans une livrée vert celtique uni et dispose de trois baies frontales
- La seconde arbore un vert bleuté et une élégante bande blanche latérale, qui se transforme en moustache sur la face frontale, celle-ci comportant deux baies seulement. A noter toutefois, que deux machines de la seconde sous-série seront dotées tardivement de la livrée « béton ». (seules machines des années 40 à en avoir été dotées, avec les CC 1100 et les BB 8100).

Service de ligne au Sud-Ouest

Dans leur première vie, celle du service de ligne, elles circulent sur le seul réseau Sud-Ouest. Elles sont utilisées principalement en trafic marchandises (avec souvent des UM2 ou 3 pour la première sous-série, UM2 pour la seconde, les deux sous-série ne circulant pas couplées entre elles). Elles sont également employées en service voyageurs, en général en solo, sur des tranches terminales d'express multitranches (par exemple Bordeaux – Pointe-de-Grave, Bordeaux – Arcachon, Toulouse – Ax-les-Thermes (souvent en UM2 sur cette section, cas rare pour les trains de voyageurs). Ces derniers sont ensuite repris par des BB Midi mieux aguerries en forte rampe, entre Ax-les-Thermes et la Tour-de-Carol). Des petits express leurs sont aussi confiés, composés de voitures métallisées PO, OCEM, DEV AO et DEV inox, avec des ►►



En avril 1990, la BB 336 est affectée à la manœuvre, comme le confirme la lettre M sur ses flancs (Villeneuve).

© F. Durivault

À Lyon-Perrache le 4 avril 1997, la BB 335 déplace une rame italienne attelée à une CC 6500 pantos baissés.





Fin de carrière à Lyon pour la BB 337, en 1996.

► fourgons mixtes ou fourgons, et même voiture postale pour Ax-les-Thermes... Elles tractent également des petits omnibus composés de voitures vertes, dont des Romilly, trois-pattes métallisées ex-PLM, modernisées Sud-Ouest à deux essieux, voire de remorques d'autorail Decauville... Que des trains pleins de charme, faciles à reproduire en modélisme vu leur longueur limitée. Leur utilisation en service voyageur, minoritaire, se limite toutefois à ce type de trains, du fait de leur vitesse plafond limitée. Quelques rares exceptions toutefois : on en a par exemple aperçu sur la transversale pyrénéenne, en tête de l'express Hendaye - Lyon. Tous trafics confondus, elles circulent sur la presque totalité des lignes électrifiées du Sud-Ouest, à l'exclusion toutefois des lignes à forte pente (comme Beziers - Neussargues, Ax-les-Thermes - Latour-de-Carol, Pau - Canfranc,...).

Fin du XX^e à la manœuvre

43 machines (21 machines de la première sous série, et 22 de la seconde), sont transformées entre 1977 et 1987 en locomotives de manœuvre (gare et triage), et de remonte de rames entre les sites de stockage et les grandes gares. Vous pouvez alors leur faire remorquer

des rames de trains de grande ligne sur votre réseau... Mais vides ! C'est grâce à cette seconde vie qu'elles vont également fréquenter la région Sud-Est (en particulier aux manœuvres à Dijon-Ville et Lyon-Perrache, et à des navettes Fos - Miramas pour les machines d'Avignon), c'est aussi au cours de cette seconde vie que deux machines vont revêtir en 1994 la livrée béton, pour quelques années seulement (337 et 348, l'une affectée à Dijon et l'autre à Lyon). Au cours de cette longue vie (plus d'un demi siècle), elles auront été affectées à pas moins de... quatorze dépôts titulaires. Les machines de manœuvre vivront le plus longtemps, la dernière machine de première sous-série est radiée en 1997, et pour la seconde sous-série, en 1998. Trois machines sont préservées : les BB 327 et 346 au musée de chemins de fer de Nîmes, et la BB 348, toujours en livrée béton, fait partie de la réserve du musée des chemins de fer de Mulhouse. Roco a, au siècle précédent, réalisé les deux sous-séries, des modèles remarquables pour l'époque, avec les BB 1 à 80 Jouef, cela permettait de disposer de boîtes à ozone autres que des 2D2, enfin produites en grande série ! Piko sort aujourd'hui, profitant de son châssis de BB Midi 4200, une BB 300 de seconde sous-série. ■



© Laurent Manoha