

LA BB 16053 CORAIL REE

La sortie chez REE de la BB 16053 en livrée Corail, nous offre une opportune occasion de nous pencher sur l'histoire des BB Jacquemin pour courant monophasé adaptées à la réversibilité au milieu des années soixante-dix.

Texte et photos: Denis Gamard et Yann Baude (sauf mention contraire)



La livrée **Corail** est bien **reproduite** grâce à la conformité des teintes. Le fabricant a toutefois oublié le gris 806 qui souligne les reliefs encadrant les baies, jusqu'aux demi-lunes latérales.

De la réalité au modèle

LE MODÈLE EN BREF

- Fabricant: REE
- Échelle: HO (1/87)
- Numérotation: BB 16053
- Prix: 300 euros environ (réf. MB-180) en analogique, 450 euros environ (réf. MB-180S) en version numérique sonore (pantographes motorisés)
- Rayon minimal d'inscription en courbe: 360 mm environ
- Fabrication: métal et plastique injecté
- Prise de courant: toutes les roues
- Motorisation: moteur central et volants d'inertie enfermés dans un lest en métal
- Transmission: cardan, vis sans fin et engrenages
- Essieux moteurs: 4 de la motrice
- Équipement trois rails: non (version spécifique)
- Normes de roulement: NEM
- Éclairage: oui (inversion des feux) et cabines
- Équipement numérique: fiche 21 MTC
- Époque: IV (première moitié des années 80)
- Région: Région Nord et Ouest (dépôt de La Chapelle)
- Poids: 352 g

Les BB 16000 font partie de la famille des BB Jacquemin, aux lignes élégantes pour l'époque, avec leurs faces arrondies et aérodynamiques, les enjoliveurs au niveau des phares, moustaches et jupes portées simultanément (à une époque où on ne parlait pas de transgender). Elles combinent la caisse des BB 9200 à courant continu, vedettes de l'époque, et la partie mécanique des BB 12000, courant alternatif 25 kV oblige. Construites à 62 exemplaires, aptes à 160 km/h, d'une puissance de 4130 kilowatts (4920 chevaux), mises en service de 1958 à 1963, elles tractent les trains les plus nobles du réseau Est, Nord et de Haute-Normandie depuis Paris-Saint-Lazare, y compris des TEE Kleber et Stanislas Paris – Strasbourg quelques mois seulement,



La **BB 16053** est bien dotée de traverses de tamponnement renforcées. Les boîtiers des câblots de réversibilité, en bas à droite de chaque face, sont fournis dans un sachet et doivent être collés en place (ainsi que des plaques en métal photogravé).



Élégante composition Corail juste rompue par la **présence de deux voitures UIC** mixtes seconde/fourgon en livrée 160.



Pantographes unijambistes comme il se doit et, à l'avant de la toiture, des prises d'interphonie montées en réalité au début des années 80.

seyante Multiservice appelée aussi Corail + au milieu des années 1990. Quelques exemplaires reçoivent ensuite la livrée En Voyage. Cette série techniquement réussie a eu une durée de vie assez longue, les derniers engins étant radiés en 2012.

UNE BB 16000 CORAIL AU 1/87

La livrée Corail n'ayant été appliquée qu'à un petit nombre de 16000, une petite dizaine d'années, elle n'a pas tenté de producteur industriel, contrairement aux BB 9200 Corail, reproduites par Jouef, Lima, puis Roco et REE. Il aura fallu attendre cette fin 2025, soit presque... un demi-siècle après la sortie du modèle réel, pour la voir chez REE. Le modèle en HO reprend les caractéristiques d'aspect et de fonctionnement des autres BB Jacquemin : à un détail près (voir légende de photo), ce sont des modèles d'exception. L'indispensable voiture pilote B6dux, reproduite par Lima en son temps, est opportunément annoncée comme imminente chez L.S.Models (un prototype a été présenté à l'expo de Chambéry). Ne boudons pas notre plaisir, tant cette livrée est élégante. ■

avant l'arrivée des BB 15000, le TEE Goethe Paris – Francfort entre Paris et Metz, et les TEE Faidherbe, Gayant et Watteau sur Paris – Lille – Tourcoing. Mais elles remorquent également des rapides, express et trains de marchandises accélérées (RA), trains de messageries.

DOUZE 16000 CORAIL. SEULEMENT

Livrées d'origine dans une seyante couleur vert bleuté clair 313, dix d'entre elles reçoivent la livrée Corail en 1977, due au designer Jacques Beffara, tout en conservant leurs enjoliveurs en aluminium : les BB 16003, 6, 7, 8, 18, 32, 39, 44, 47, 53 (reproduite par REE) et 16056. Deux locomotives complémentaires sont transformées ultérieurement, pour un parc total de douze. Elles sont dotées de la réversibilité par câblot, pour assurer des services réversibles Paris – Rouen – Le Havre principalement, mais aussi Paris – Amiens – Lille – Dunkerque (avec gain

de temps et de capacité dans les gares terminales en y supprimant les manœuvres). Cette opération de trains tout Corail est également menée simultanément avec quelques BB 9200 du Sud-Ouest (pour des services Paris – Orléans – Tours – Poitiers). Ce système de réversibilité nécessitant des câblots, assez contraignants, impose un parc spécifique (les voitures intermédiaires et la voiture pilote devant en être dotées), sera supplanté, une dizaine d'années plus tard, par la réversibilité par multiplexage. La voiture pilote est de type B6dux, selon une tranche de dix voitures commandées en 1975, livrées en 1978 et 1979. Si les 16000 Corail sont conçues pour la réversibilité, elles sont également utilisées sur des services non réversibles, composés de toute sorte de matériel : UIC, USI, jusqu'aux voitures « saucisson » dans leurs dernières années. Cette livrée Corail ne vit qu'une dizaine d'années, supplantée par la livrée béton au milieu des années 1980 et, ensuite, par la livrée plus