

La banlieue est leur domaine

LA GRANDE FAMILLE DES RIB

Les premières Remorques Inox de Banlieue (RIB) naissent un peu par hasard, mais sous diverses variantes, connaissent une carrière aussi longue qu'intense. Aurélien Prévot vous dit tout.

Texte: Aurélien Prévot, photos: coll. Aurélien Prévot



À partir des RIB 76, certaines rames peuvent être accouplées à des locomotives diesel, comme ici à Paris-Montparnasse en novembre 1982, avec la BB 67379.

Une rame RIB dans la livrée retenue par Jouef. Nous sommes à Paris-Est le 26 mars 1993.



Devant les difficultés de mise au point des automotrices monophasées, la SNCF décide de commander des remorques. Celles-ci seraient dans un premier temps tractées ou poussées par des BB 16500, avant une livraison ultérieure d'automotrices auxquelles les atteler. Cette livraison n'étant jamais intervenue, ces remorques au plancher surbaissés (grâce à des roues de 800 mm de diamètre) sont donc toujours attelées à des locomotives. Une première série (RIB 60) est commandée en 1960 et livrée entre novembre 1961 et mars 1965 à Paris-Nord et Paris-Est. En 1970, une deuxième tranche (RIB 70) est commandée, livrée de 1971 à 1975 pour les banlieues Nord, Est et Saint-Lazare. Quelques voitures sont attribuées à Nancy (Métrolor), Strasbourg et au service Stélyrail (Saint-Etienne – Lyon). Comme les précédentes, elles sont aptes à la réversibilité, avec les BB 16500 et 17000, mais s'en distinguent par un sigle SNCF horizontal et non plus rond, à l'avant de la voiture-pilote.

La polyvalence des RIB 76

Les RIB de la troisième époque, commandées à partir de 1976, se distinguent nettement des précédentes. La réversibilité est désormais bicourant (et non plus monophasé pur), mono-diesel ou bicourant-diesel. Suivant les cas, les RIB peuvent donc être tractées ou poussées par des BB 16500, 17000, 25500, 8500 en traction électrique mais également par des BB 66400, 67300 et 67400 en traction diesel. Un convertisseur électrique de puissance permet de fournir le courant nécessaire à l'éclairage. Il occupe une travée de remorque et se remarque aisément : la baie est remplacée par une persienne ! Il transforme le 1500 V de la ligne de chauffage en 72 V à courant continu. Sur les rames mono-diesel, une batterie d'accumulateurs permet de conserver un éclairage normal en gare lorsque la machine diesel est à l'arrêt ou lorsque la tension fournie dans le



Entre 2002 et 2007, les RIB connaissent une dernière transformation lourde avec l'application de la livrée Transilien. Paris-Est, le 8 mai 2010, avec une classique composition à quatre caisses.

circuit 1500 V est trop faible. L'aménagement intérieur reste identique à la génération précédente sur les 150 premières voitures commandées en 1976 : ce sont les RIB 76. Les voitures commandées ensuite entre 1977 et 1984 comportent des sièges individuels : ce sont les Remorques Inox Omnibus, qu'elles soient utilisées sur la banlieue ou en province. Les RIB 76 sont montées sur des bogies B pneumatique, ce qui limite leur vitesse maximale à 120 km/h. La cabine a été partiellement agrandie pour permettre l'installation d'un fauteuil ergonomique plus volumineux et le pupitre des VB2N.

Des transformations

À l'origine, les indications de classe sont données par des chiffres en relief (tout comme le sigle SNCF), ensuite déposés et remplacés par la « nouvelle signalétique », c'est-à-dire des cartouches de type Corail. La dernière transformation lourde a lieu entre 2002

et 2007 : application de la livrée Transilien, nouveaux intérieurs... En 2011, 68 rames de ce type étaient encore dédiées à la région Île-de-France, dont 27 pour Paris-Est. Les RIB quittent le réseau de Saint-Lazare en 2015 puis Paris-Nord en 2016. Les dernières quittent les rails de la ligne P en 2020. Il est bien difficile de suivre les rames RIB car la SNCF a multiplié les mutations et transformations. En effet, si les rames sont en général constituées de quatre voitures et circulent le plus souvent en unités doubles (donc huit voitures), il existe bien d'autres configurations (3, 7 ou 8 caisses !). Les RIB 76 ont été livrées pour circuler en banlieue, mais dès l'origine, certaines sont affectées à Nice et à Strasbourg. Par la suite, certaines rames sont mutées en Alsace, Languedoc-Roussillon et PACA tandis que deux rames de trois caisses sont profondément transformées en 1990 pour assurer les navettes entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps. ■