

Presque 50 ans de bons et loyaux services

ATTACHANTES Z 7100

Pas très nombreuses, mais tellement populaires ! Peut-être parce que les Z 7100 sont les seules automotrices de la SNCF entre celles d'avant guerre et les Z2 des années 80...

Texte: Denis Gamard



© T. Jéru

Au tout début des années soixante, une Z 7100 et sa remorque sont en essais sur les fortes rampes pyrénéennes vers Latour-de-Carol.



Une belle et classique composition à deux remorques assure la relation Lyon – Valence, vue à Chasse-sur-Rhône en avril 1981.

Les Z 7100 ont été conçues simultanément aux autorails X 2800, dont elles constituent des sortes de « cousines » électriques. Elles reçoivent d'ailleurs la même livrée autorail, rouge et crème (et avec le toit repeint en rouge au début des années 1970, comme celui des autorails). L'objectif est de disposer d'un engin puissant, apte à tirer (ou pousser) plusieurs remorques pour assurer des omnibus chargés ou des express à moyenne distance. Construites de 1960 à 1963, commandées à 35 exemplaires, 33 seulement seront livrées, aptes au seul courant continu 1500 volts comme prévu à l'origine, les deux dernières étant transformées en prototypes à courant monophasé, qui ne seront jamais déclinés en série. 75 remorques sont commandées simultanément, conçues pour les Z 7100 et X 2800. Dans les faits, elles seront presque toujours (dans leur période rouge) et totalement (dans leur période bleue) utilisées avec les Z 7100 : 35 remorques de seconde classe, douze mixtes première et deuxième classe, vingt remorques de seconde classe avec cabine de conduite, et huit remorques mixtes de première et seconde classe avec cabine de conduite. Les automotrices, construites par Decauville, De Dietrich, ou Oerlikon, ne disposent que d'un seul bogie moteur. Elles sont dotées à l'origine de deux pantographes Faiveley AM 11 (puis AM 14), leur puissance est de 1 050 kW, leur vitesse plafond de 130 km/h. La deuxième tranche (Z 7121 à 7133) est équipée du freinage rhéostatique. Les cheminots les surnomment vite « zézettes ».

Service méconnu, mais ô combien remarquable : en juillet 1962, l'express 1064 démarre de Lyon en direction de Saint-Étienne avec la voiture-lits type S venant de Paris, attelée derrière sa ZRx 17200!

Un contexte particulier

Pourquoi cette série d'automotrices de lignes régionales, est la seule série conçue par la SNCF entre sa création et les années 1980 ? La tutelle de la SNCF est peu disposée à financer des engins neufs pour trains omnibus non rentables. C'est ainsi que de nombreux matériels de grande ligne sont déclassés en omnibus. C'est aussi le cas pour des matériels de banlieue et, au milieu des années 1960, les vieilles Z 4100 de la banlieue d'Austerlitz sont envoyées au Sud-Ouest pour les dessertes locales complétant les Z 4300 et Z 4400 conçues pour des omnibus, mais en nombre insuffisant. Mais pour la Région Sud-Est, il faut concevoir des automotrices neuves, à commander toutefois en nombre limité. Car tout d'abord il y a peu de matériel

ancien utilisable : les rames réversibles de banlieue Nord-PLM sont bien accouplées à des BB 1 à 80 ex-PO en remplacement des locomotives à vapeur 242 T, mais si ces rames assurent quelques services express autour de Paris et Lyon (on les voit même à Dijon le week-end !), elles ne constituent pas du matériel supplémentaire. Enfin, et surtout, l'électrification de l'axe PLM, a amené la SNCF à y concentrer un trafic considérable (venant par exemple de l'itinéraire alternatif Paris – Moulins – Paray – Givors – Rive droite du Rhône, utilisé pour les trains du régime accéléré avant l'électrification). Il faut donc que les omnibus soient suffisamment rapides, en vitesse plafond et en capacité d'accélération, pour ne pas réduire le débit de la « colonne vertébrale » du réseau ! On retrou-



© M. Lavertu

© P. Julien



vera la même logique avec la conception des Z2, concomitante au développement du TGV qui, au début, n'avait sa ligne dédiée qu'entre Paris et Lyon et roulait partout ailleurs sur le réseau classique.

Région Sud-Est, essentiellement

Dès leur entrée en service, elles assurent du service sur tout le réseau Sud-Est 1500 volts (elles ne circulent toutefois pas au-delà de Chambéry, vers la Maurienne), en poussant sur la partie Est du réseau Sud-Ouest avec quelques services vers Neussargues, Toulouse Brive et Limoges, et exceptionnellement vers Foix et la ligne de Latour-de-Carol (sur la ligne des Causses et le Transpyrénéen Oriental, on envoyait uniquement des « zézettes »

à freinage rhéostatique !). Les modélistes parisiens peuvent même acquérir une Z 7100, à condition qu'elle soit à toit crème ! En effet, elles vont jusqu'à Paris pendant quelques temps, à la fin des années 60. Elles n'assurent alors qu'un seul train Dijon – Paris – Dijon qu'on trouve par exemple dans le Chaix de l'été 66 et de l'été 69 (trains automoteurs 102/101 Dijon – Paris – Dijon), avec une arrivée à 22 h 45 à Paris pour en repartir dès 7 h 00, ce qui explique qu'on en trouve difficilement des photographies ! À l'exception de ce train, leur terrain d'action au Nord se limite la plupart du temps à Sens. Par exemple, elles assurent un demi-tour omnibus Dijon – Sens, avec arrêts partout : le 7762, 9 h 55 – 12 h 40. Sur les sections à deux voies, la montée en vitesse est tellement rapide qu'elle ne gêne pas le train

de messagerie qui la suit, ce pourquoi elles avaient été conçues.

Pendant la période rouge, des compositions originales

C'est peu connu, mais il est courant que les Z 7100 soient attelées à des remorques d'autorails unifiées Decauville (reproduites en Ho par Roco et bientôt REE), toujours en queue de rame car cela exclue la possibilité de réversibilité. Peu connu également, elles peuvent dans certains cas tracter des véhicules ferroviaires « lourds ». C'était le cas, au début des années 60, quand elles tiraient de Lyon à Saint-Étienne une (unique) voiture-lits directe Paris – Saint-Étienne (en général une type S, reproduite en Ho par L.S.Models), acheminée de Paris à Lyon par un express de nuit ►►



© L. Manoha

En 1982, à Saint-Vallier (26), des remorques sont employées pour former un omnibus derrière une BB 9400 en livrée Arzens.



© D. Letondal

Aménagement intérieur d'une Z 7100 modernisée (avril 2006).

► sur la ligne impériale. Dans la majorité des cas toutefois, elles tractent et poussent les remorques qui leur sont destinées, ce qui permet la réversibilité, avec des compositions à deux, trois ou quatre caisses, et parfois des couplages. Entre Béziers et Neussargues, on les aperçoit toutefois en solo. Autre spécialité : un train Lyon – Le Puy, assuré entre Lyon et Saint-Étienne par une Z 7100 et sa remorque. Arrivée à Saint-Étienne, la Z 7100 est rempla-

cée par un X 2800 évitant la rupture de charge aux voyageurs de la remorque qui continue vers le Puy... Non seulement les X 2800 sont aptes à remorquer les remorques lourdes des Z 7100, ce qui est peu courant, mais les X 2400 également, occasionnant des compositions rares aperçues entre Lyon et Bourg par les Dombes, par exemple. Autres compositions originales, des remorques de Z 7100 sont parfois remorquées par des locomotives autour de Lyon : BB 9400, BB 7200... Durant la période rouge, elles subissent peu de transformations, d'ailleurs assez rapidement menées : capot autour des résistances en toiture, dispositif d'antipatinage (nécessité par la conception à un unique bogie moteur). Elles perdent aussi leurs moustaches sur les faces frontales...

La période bleue des « zézettes »

Leur grande transformation, comme pour les X 2800 contemporains, c'est leur modernisation en livrée dite « bleue Massif Central ». Ces travaux réalisés assez tard (à partir de 1983, ce qui permet en modélisme de faire côtoyer une rame rouge avec un TGV orange...), occasionne des rames indéformables de quatre caisses (affectées au dépôt de Vénissieux) ou deux caisses (les rames à deux caisses étant celles dotées de freinage rhéostatique, affectées à Avignon). L'une des deux cabines de conduite des motrices est démontée, de même que l'un des deux pantographes. Mais

cette modernisation est toutefois légère. Pas de nouveau nez comme sur les X 2700, pas de création d'intercirculation bien que les rames soient désormais indéformables, pas de nouvelles portes, contrairement aux X 2800... Leur rayon d'action est à cette époque restreint. Les rames à quatre caisses circulent de Sens à Dijon, Lyon, Avignon, Tarascon, puis Marseille ou Cerbère (l'électrification Narbonne – Perpignan – Cerbère leur offre ce nouveau terrain d'action), ainsi que la Bresse. Les rames bicaisses remontent peu au nord d'Avignon et restent en Provence et dans le Languedoc. Elles ne vont plus à Limoges, à Foix, ni sur les Causses, mais sont aperçues occasionnellement sur la ligne Perpignan – Villefranche, où la traction électrique (ex-15 000 volts monophasé) avait été rétablie en 1500 volts après une décennie d'abandon, lors de l'électrification Narbonne – Perpignan – Cerbère. Lors de la période bleue, elles n'ont été couplées qu'entre elles. Elles sont retirées en 2006, la seule automotrice ayant échappé au ferrailleur, préservée pour le musée de Mulhouse (Z 7133) a droit cette année-là à un enterrement officiel en gare de Chagny, le jour de la présentation de la première rame BGC Bourgogne, en présence du président de cette région... Les « zézettes » y sont alors officiellement félicitées pour leur (presque) demi-siècle de bons et loyaux services... Au moins ont-elles eu droit à une petite cérémonie, contrairement à de nombreuses séries mortes dans l'anonymat ! ■



© L. Manoha

À Saint-Vallier (26), en août 1992, une composition indéformable à deux caisses associant la Z 7122 modernisée remonte vers Lyon.



© D. Letendal

Composition maximale à trois remorques pour les derniers services de la Z 7116 en piteux état au départ de Dijon (24 avril 2006). Notez les logos TER Rhône-Alpes.