

# Histoire de la société TAB Gérard

Mise à jour le 14 décembre 2003

## I-1799-1924, un double héritage

La mécanique de précision et l'art sont une tradition de notre famille depuis la Révolution Française. En 1799 sous le Directoire (1795-1799), un de nos ancêtres devint apprenti chez un horloger de Saint-Omer (Pas-de-Calais). Ses descendants furent horlogers de père en fils à Watten (Nord) durant la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Installés à Paris au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, nos ancêtres continuèrent d'exercer la profession d'horloger. Juste après la Première Guerre mondiale, Marcel Gérard (1899-1954) abandonna l'horlogerie pour devenir joaillier. Passionné de modèles réduits de chemin de fer, il transmet cette passion à son fils, Roger Gérard né en 1924. Roger Gérard devint ainsi l'héritier de deux traditions, la joaillerie et la mécanique de précision.

## II-1947-1948, les années de bronze.

En 1945, la France est un champ de ruines. Le film de Roberto Rossellini, « Allemagne, année zéro » réalisé en 1947, illustre cette situation catastrophique de l'Europe à la fin de la Seconde Guerre mondiale. Le conflit a tué 600 000 Français. Deux millions d'immeubles ont été détruits. Tous les ports et les voies de communication sont hors d'usage. La jeune SNCF ne possède plus que 3 000 locomotives en 1945 sur 17 000 en 1939. 10 000 ponts et plus de 20 000 km de voies ferrées ont disparu. La production industrielle a chuté de 60 %. Les exportations françaises ne couvrent que 56 % des importations en 1947. Un nouveau conflit entre les Etats-Unis et l'URSS, « la Guerre Froide », menace la paix du monde dès 1947. Et pourtant, un élan d'optimisme apparaît chez les Français. Le redressement historique de la natalité le prouve. Le bouillonnement des idées et des innovations participe au démarrage de l'économie nationale. C'est dans ce contexte bien particulier qu'est apparue la marque TAB.



**Le premier logo TAB (1947)**

Roger Gérard ouvrit un magasin de modélisme, « Trains-Avions-Bateaux », rue Pernety (XIV<sup>e</sup> arrondissement de Paris) avec son père en 1947. Le magasin proposa dans un premier temps des pièces détachées en bronze pour les rares modèles commercialisés à l'époque ou pour faciliter la construction de machines par les amateurs.

**Modèles Réduits T.A.B.**  
**R. GÉRARD**

Vous présente ses pièces détachées pour Amateurs. Ecartement O.  
 Une gamme de roues complète. MOTRICES. PORTEUSES.  
 45 mm., 44 mm., 41 mm., 38 mm., 36 mm., 34 mm., 32 mm., 29 mm., 24 mm. 5,  
 23 mm., 22 mm., 21 mm.  
 Le jeu de roues pour 141 P, spécialement étudiées pour ce modèle.  
 Grand choix de côtés de bogie, supports d'essieux, dômes, pompes, etc.. en  
 bronze moulé strictement à l'échelle, ainsi que ses plans très détaillés.  
 Toutes fournitures p' maquettes ferroviaires, fils, planches laiton, vis, peinture.  
 Atelier spécial p' pièces de commande. Dép. des M<sup>ss</sup> FOURNEREAU. VB. BLZ

**CREATION T. A. B. Ecart. O**

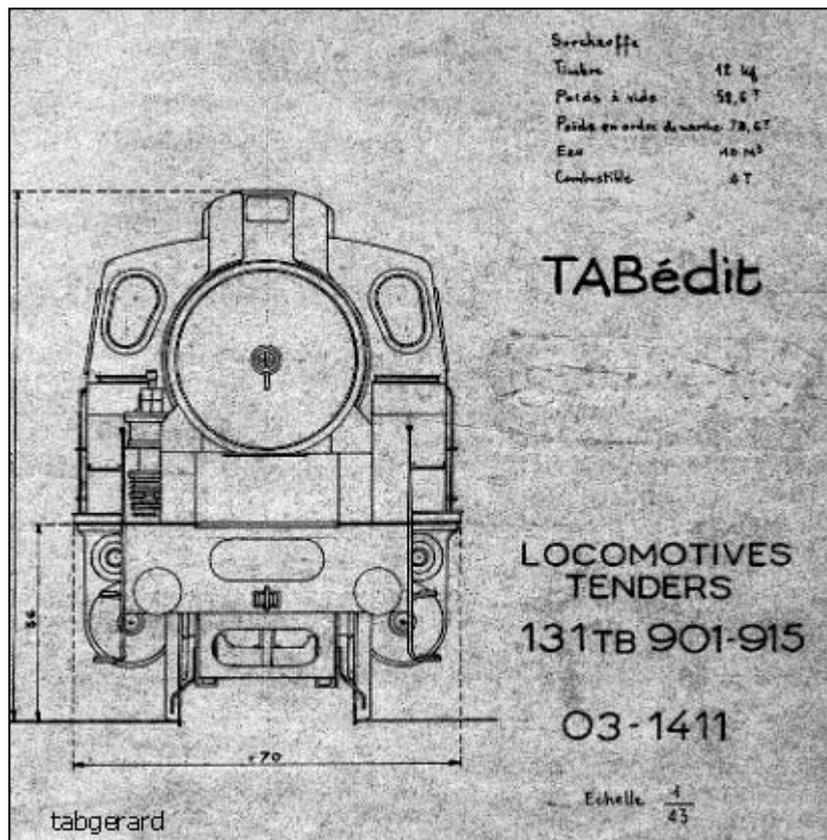
Actuellement toutes pièces moulées bronze pour montage d'une BB.CFM. MIDI.  
 Nouveautés. Ensemble de pièces pour la construction d'une BB. 101 ETAT avec  
 plan détaillé.  
 PACIFIC-NORD, série 3-1250, comprenant toutes les pièces pour la réalisation :  
 chaudière, tender moulé, bielles nervurées et roues spéciales.  
 Nous fournissons sur commande les bogies et châssis moteur s'adaptant sur nos  
 modèles.  
 En préparation : CC. prototype 6001 et 141 P. Pièces détachées et plans T.A.B.  
 Ecart. H.O., pour octobre.  
 BB 101 ETAT en pièces détachées bronze avec véritable bogie moteur P.M.P.  
 transmission sur les 2 essieux, moteur 5 pôles, 20 Volts.  
 TARIFS. NOMENCLATURE contre 15 fr. remboursable à la 1<sup>re</sup> commande.  
 Magasin de vente : **36, rue Pernety, PARIS XIV<sup>e</sup>, METRO Pernety**

**Publicité de 1947 parue dans Loco-Revue n° 54, novembre 1947, page 2**

*(avec l'autorisation des Editions Loco-Revue)*

En 1948, le magasin TAB proposa ses premiers modèles réduits ferroviaires en boîtes de construction complètes sous le nom de Gérard-TAB. Quelques modèles étaient montés à la demande des clients. Tous ces modèles étaient coulés en bronze après la création d'un modèle. Tout était fait à la main avec les moyens du bord, très réduits compte tenu de la pénurie. Marcel Gérard créa deux modèles en écartement O :

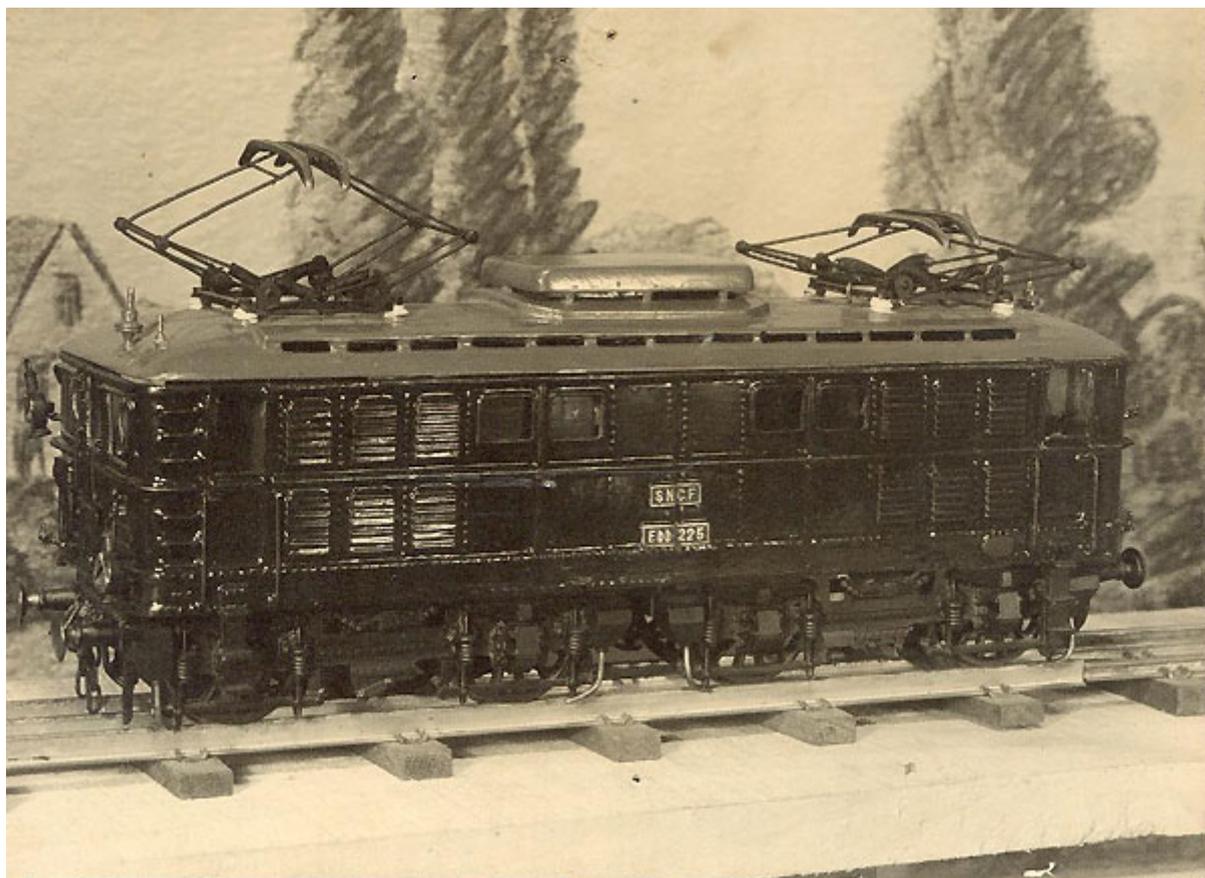
1. locomotive 030 PLM « Bourbonnais », moins d'une dizaine d'exemplaires.
2. machine-tender 131.TB 901-915 du réseau de l'Etat, un exemplaire.



### Extrait du plan de la 131.TB (1948)

Roger Gérard proposa quatre modèles à l'écartement O : un locotracteur type B.D.R, une motrice BB 225, une motrice BB 100 et une locomotive Pacific Nord série 3.1251-3.1290. Il réalisa également à l'écartement HO deux modèles : la BB 100 et la 141.P. Tous ces modèles furent fabriqués en très peu d'exemplaires, moins d'une vingtaine de chaque. Il s'agit donc des modèles les plus rares de la collection TAB :

3. locotracteur type B.D.R, écartement O, en bronze ; une vingtaine d'exemplaires.
4. motrice BB 225 du réseau de la SNCF, écartement O, en bronze, une vingtaine d'exemplaires.



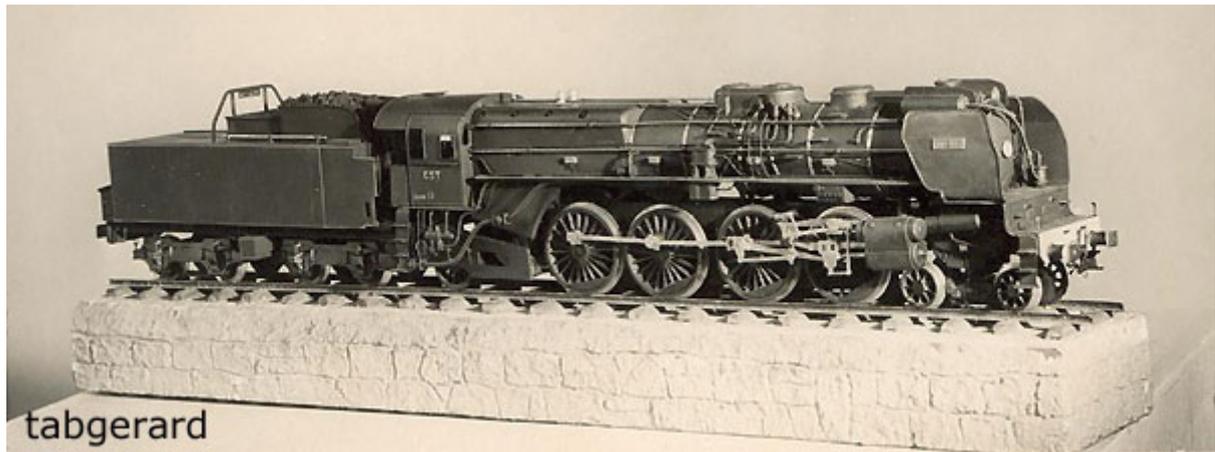
### La BB 225 (1948)

5. motrice BB 100 du réseau de la SNCF, écartement O, en bronze, une vingtaine d'exemplaires.
6. locomotive Pacific Nord série 3.1251-3.1290, écartement O, en bronze, une vingtaine d'exemplaires.
7. motrice BB 100 du réseau de la SNCF, écartement HO, en bronze, une vingtaine d'exemplaires.
8. locomotive 141.P du réseau de la SNCF, écartement HO, en bronze, une vingtaine d'exemplaires.

### III-1949, le choix du HO.

Roger Gérard abandonna l'écartement O, alors en perte de vitesse, pour se consacrer exclusivement à l'écartement HO en pleine expansion. A ce propos, il convient de corriger une erreur répétée parfois dans la presse spécialisée. La 241.A de la région Est a bien existé aux écartements O et HO. Les 241.A et la 242.AT de la région Sud-Est de la SNCF ne sont pas des modèles 100 % TAB. Ils ont été réalisés avec l'aide d'un autre modéliste, M. Bernard. TAB fournissait le moteur et les pièces détachées.

La production TAB s'orienta alors vers « la grande série », c'est à dire de cinquante à plusieurs centaines de modèles. Les modèles suivants furent créés durant l'année 1949 :



### La 1-241.A de l'Est à l'écartement O (1949)

9. locomotive 241.A du réseau de l'Est de la SNCF, aux écartements O et HO, en partenariat, moins de cinq exemplaires.
10. machine-tender 242.AT du réseau Sud-Est de la SNCF, en « métal blanc » (alliage de plomb, d'étain et de magnésium), en partenariat, une vingtaine d'exemplaires.
11. machine-tender 030 du réseau de l'Etat ou « Boer », en « métal blanc », plusieurs centaines d'exemplaires.
12. locotracteur 030 DA ou C 61000, caisse en bronze et châssis de la « Boer », une cinquantaine d'exemplaires.

### IV-1950-1955, entre bronze et zamac.

Roger Gérard abandonne le magasin de la rue Pernety pour se consacrer à la conception et à la fabrication de ses modèles. Il emménage au 6 de la rue Calmels à Paris dans le XVIIIème arrondissement. A la fois ingénieur, mécanicien, dessinateur, mouleur, décorateur, Roger Gérard expérimente des procédés de fabrication pour produire en plus grande quantité tout en gardant une qualité artisanale de haut niveau. Ainsi les modèles s'enchaînent et suivent de près l'actualité ferroviaire de l'époque :

13. en 1950, motrice 2D2 500 « Paris-Le Mans » de l'ancien réseau de l'Etat, en bronze, plusieurs centaines d'exemplaires.
14. en 1952, motrice 2D2 9100 du réseau Sud-Est de la SNCF, en zamac, un millier d'exemplaires.
15. en 1952, machine-tender 030.TB du réseau Sud-Est de la SNCF, en zamac, un millier d'exemplaires.
16. en 1954, motrice CC 7121 de la SNCF, en bronze, environ 600 exemplaires.
17. en 1955, motrice CC 7107 de la SNCF, en zamac, avec ou sans ligne de toiture, plus de 2000 exemplaires.

**Établissements GÉRARD**

Nouvelle adresse :  
6, rue Calmels. PARIS-XVIII<sup>e</sup>  
Tél. : ORNano 22-21

**NOUVEAUTÉS HO T-AB**

**2D2-500 région Ouest :**  
Caisse super-détails, finement décorée, prise de courant par frotteur central et pantographe, inversion de marche à distance (courant continu), châssis moteur à 8 roues motrices; vis sans fin sous carter, nouveau moteur **Micromax** à 5 pôles. -- Prix : **9.900 francs.**

**Loco-Tracteur 030-DA :**  
Super-détails, prise de courant par frotteur central, inversion de marche à distance (courant continu), châssis moteur à 6 roues motrices. Prix : **5.800 francs.**

030 type BOER. Prix : 5.000 fr.  
242 PLM. Prix : 9.500 fr.  
241 EST. Prix : 19.600 fr.

**TARIF HO contre timbre**

En O et HO, pièces détachées (roues tous diamètres, cheminées, domes, supports d'essieux, etc.)  
**Remise habituelle aux revendeurs**

**Publicité de 1950 parue dans Loco-Revue, n° 88, décembre 1950**

*(avec l'autorisation des Editions Loco-Revue)*

**V-1956-1963, expérimentation du plastique.**

Après avoir utilisé le bronze, le métal blanc et le zamac, TAB choisit le plastique injecté pour ces modèles au moment même où le plastique envahissait notre environnement quotidien. C'était une première dans le domaine artisanal. L'orientation amorcée dès 1950 devint plus nette. Il s'agissait non plus de produire quelques modèles pour amateurs fortunés mais de produire de grandes séries tout en offrant une qualité maximale. Certains collectionneurs lui reprocheront d'avoir abandonné une matière « noble », le métal, pour du « vulgaire » plastique. A l'époque, le plastique permit une avancée appréciable dans le domaine du réalisme et de la productivité. Produire plus, abaisser les coûts de production et rendre accessible au plus grand nombre des modèles de qualité artisanale, tel était le défi que s'était fixé Roger Gérard. Néanmoins, les châssis restèrent toujours en zamac pour garantir une solidité et une fiabilité à toute épreuve. Cinquante ans après, il en est toujours de même. Devant le succès de ces modèles, il est clair que c'était le bon choix. Cinq modèles virent le jour au cours de ces années :

18. en 1956, machine-tender 050.TQ du réseau Nord de la SNCF, caisse en plastique injecté et châssis en zamac, version verte et noire avec un seul feu éclairé dans la boîte à fumée, version noire avec deux lanternes fonctionnelles, version trois ou deux rails (pour la première fois), système de dételage automatique côté cabine, un millier d'exemplaires.
19. en 1958, motrice CC Russe, aluminium coulé, de 100 à 50 exemplaires, commande de la société Alstom à des fins publicitaires.
20. en 1961-62, motrice diesel BB 66000 de la SNCF, caisse en plastique et châssis en zamac, distribution par le RMA, 300 exemplaires montés et 150 en kit.

21. en 1962, motrice CC Chine, en métal blanc, de 100 à 50 exemplaires, commande de la société Alsthom à des fins publicitaires.
22. en 1963, autorail « Picasso », seul le châssis est TAB avec pour la première fois le moteur « cinq pôles », caisse en plastique et distribution par le RMA, moins de cinquante exemplaires.



### La génération « plastique ».

### VI-1964-1969, années des « R ».

« 69, année des R » auraient pu chanter Serge Gainsbourg et Jane Birkin... Les ateliers TAB Gérard reproduisent un modèle très populaire en 1964 : la 141.R 1330. Cette locomotive fut importée des Etats-Unis après la Seconde Guerre mondiale et fut présente sur tous les réseaux de la SNCF. Dans les années soixante, il était courant de les voir à la tête d'un train de marchandises ou de voyageurs.

La réalisation de ce modèle est une synthèse des années 50 et 60. La machine comporte un châssis et une caisse moulés en zamac. Même les roues Boxpok, si caractéristiques du modèle 1330, sont moulées en zamac et cerclées de bandages en laiton. Le tender est composé d'une caisse en plastique injecté et d'un châssis en zamac. Les feux étaient fonctionnels à l'avant. Le volumineux moteur « cinq pôles » apparu avec le Picasso est logé dans la cabine de la locomotive. Une telle disposition ne choquait pas à l'époque. La transmission par vis sans fin fut rapidement abandonnée pour une transmission par engrenages droits. La production de ce modèle se situe entre 1000 et 1500 exemplaires dont une partie fut distribuée par le RMA. La boîte des modèles distribués par le RMA était rectangulaire et de couleur orange. La boîte des modèles distribués directement par TAB était presque carrée et de couleur bleue. Un nouveau logo fut créé à l'occasion. Deux décorations furent proposées :



23. en 1964, locomotive 141.R 1330 noire, un certain nombre de modèles reçurent le nouvel embellissage en zamac (1981).



24. en 1964, locomotive 141.R 1330 verte et noire, avec le nouvel embiellage (1981).

Devant le succès rencontré pour la 141.R, la société TAB récidivent en 1969 avec un nouveau modèle de 141.R. Société et non plus ateliers ou magasin car Roger Gérard fonda la société TAB en 1967. Il s'agit de la 141.R 1083. La conception de base est la même : zamac pour la machine et le châssis du tender, plastique pour la caisse du tender. Ce modèle est pourtant très différent et annonce la motorisation de la future CC 6500. Les roues sont à rayons sauf le troisième essieu qui conserve ses roues Boxpok. Le tender est un modèle fuel avec des feux fonctionnels selon le sens de la marche. Le moteur est toujours un « cinq pôles » mais moins volumineux. Il permet d'aménager la cabine de conduite. Ce moteur équipera les premières CC 6500. Une seule version à 700 exemplaires fut distribuée directement par la société TAB :



25. en 1969, locomotive 141.R-1083, verte et noire, avec le nouvel embiellage (1981).



**Les « trois sœurs ». Ce n'est pas du Tchékhev mais du TAB.**

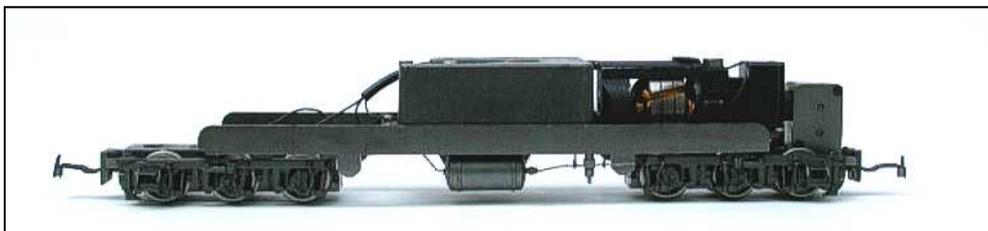
## VII-1970-1980, l'ère des CC 6500.

Un autre projet faillit retarder la réalisation des CC 6500. La société TAB avait envisagé de construire une machine tender, la 141.TD du réseau Est de la SNCF. Devant le peu d'enthousiasme de la clientèle et les difficultés du modèle, ce projet fut abandonné. Une fois de plus, la société TAB se tournait vers un modèle d'actualité, très demandé par les amateurs. En mai 1970, la société TAB annonçait officiellement la réalisation d'une CC 6500.



**L'atelier principal de la rue Calmels à Paris en 1980.**

La sortie de ce nouveau modèle se fit en deux étapes. En septembre 1971, le châssis-moteur fut commercialisé pour la première fois. L'attente fut longue car ce châssis-moteur « première génération » fut long à mettre au point. Comme la machine réelle, ce modèle était à double rapport d'engrenages. Le changement de vitesse s'effectuait à l'aide d'un petit levier accessible sous le bogie moteur. La vitesse du modèle correspondait parfaitement à la vitesse de la machine réelle, soit 100 ou 220 km/h. Le moteur TAB était à induit à cinq pôles à taille hélicoïdale. En janvier 1973, la première carrosserie sortit du moule. Les prix étaient alors de 120 F pour la carrosserie et de 170 F pour le châssis . A l'été 1973, la carrosserie fut commercialisée à son tour, soit trois ans après l'annonce de sa sortie ! Cinq numérotations Sud-Ouest et cinq numérotations Sud-Est étaient proposées : 6505, 6506, 6509, 6520, 6522, 6523, 6526, 6530, 6532, 6535. Le châssis coûtait alors 210 F. ainsi que la partie mécanique, soit une augmentation de 42 % et de 24 % en sept mois. Le premier choc pétrolier (1973) et l'inflation frappaient de plein fouet l'économie française.

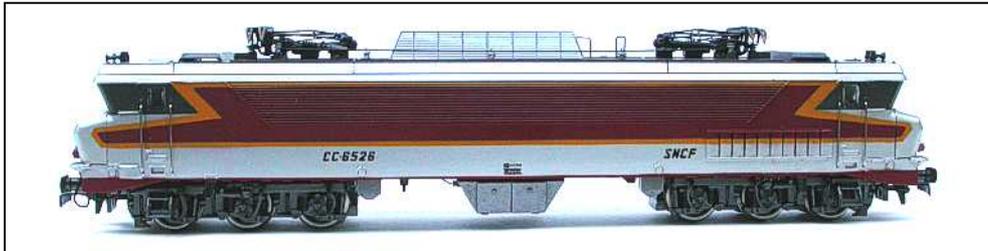


**Le châssis-moteur « première génération » (1971)**

Un journaliste de Loco-Revue expliquait en ces termes les raisons de ce retard : « le sérieux de la maison Gérard-TAB n'est plus à prouver et ce retard n'est dû qu'au souci de présenter un modèle de grande classe. La fabrication en zamac injecté a dû, par exemple, être abandonnée au profit d'un matériau plus moderne et plus maniable, l'ABS, qui a permis d'obtenir une qualité de gravure hors de toute critique. Certains amateurs regretteront peut-être le métal, mais nous estimons que la longévité d'un modèle à caisse plastique est fonction de la rigidité du châssis, lequel dans le

cas présent offre toutes les garanties de solidité voulue » citée dans *Loco-Revue*, n°335, janvier 1973, page 43.

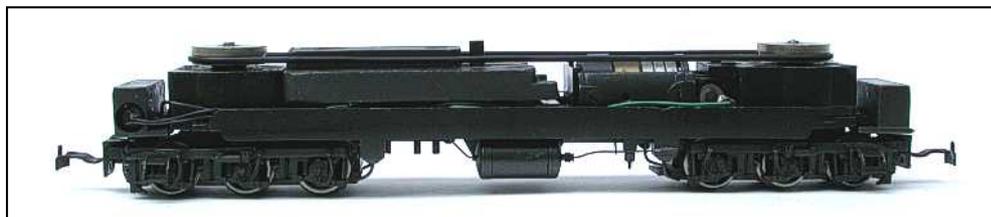
Le même journaliste conclut six mois plus tard : « voici donc un modèle traité avec précision, sans que soit pour autant sacrifiée la robustesse, et qui pourra être utilisé d'une manière intensive, grâce à la mécanique sérieuse dont il est équipé. Un modèle qui fait honneur à l'artisanat français, et qui peut, sans crainte, être comparé avec les meilleures productions industrielles étrangères » citée dans *Loco-Revue*, n°341, juillet-août 1973, page 367.



26. en 1973, CC 6500 Sud-Est et Sud-Ouest (05-06-09-20-22-23-26-30-32-35), carrosserie en plastique ABS injecté, châssis zamac de « première génération ».

En 1977, la société TAB sort un nouveau modèle, la CC série 6539 à 6559 « Maurienne ». Il s'agit véritablement d'un nouveau modèle et non d'une simple décoration nouvelle. La carrosserie est pourvue de baies latérales de ventilation de grande surface à lames verticales. Les bogies sont désormais équipés des fils de masse sur les boîtes d'essieux mais non du frotteur pour le troisième rail. Les tubes de sablière sont également installés. La ligne de toit comporte un lanterneau de forme caractéristique pour les tous premiers modèles. La SNCF retirant ce lanterneau, il fut retiré rapidement des modèles au bout de quelques années.

La grande nouveauté consiste dans la mise au point d'un nouveau châssis-moteur. Après avoir tenté en 1975 de réaliser un châssis où tous les six essieux étaient moteurs, la société TAB adopta cette disposition : un seul bogie moteur avec trois essieux conduits par pignons droits, moteur flottant solidaire du châssis, trois rapports de vitesse (1/11.2, 1/14, 1/16.8) par déplacement du moteur, moteur d'origine dont l'induit est associé à un volant d'inertie, bogie moteur débrayable, boîtier de commutation (permutation de polarité, inverseur rail-pantographes, interrupteur d'éclairage des feux), prise de courant sur toutes les roues. Il s'agit donc du châssis-moteur « deuxième génération ».



**Le prototype avec 6 essieux moteurs (1975). Il fut abandonné car ses performances étaient inférieures au châssis-moteur équipé d'un seul bogie moteur. Cela était dû à la courroie de transmission. En 2002, une solution fut trouvée.**

Utilisant le même châssis-moteur, la société TAB sort en 1980 un nouveau modèle : la CC 6500 série 6560 à 74. Il se distingue des deux premiers modèles par l'adoption de persiennes d'aération verticale en acier inox et l'équipement des traverses de tête en vue de l'adoption de l'attelage automatique. Les tampons à ressort font leur apparition ainsi que la cabine de conduite aménagée. Ces perfectionnements sont étendus à l'ensemble de la gamme des CC 6500.

Bernard Canet de la revue « Voies Ferrées » s'enthousiasmait à la même époque : « la série des CC 6500 est probablement l'une des plus grandes réussites dans le monde des locomotives d'aujourd'hui. Leur production en HO par Gérard & Cie appartient aussi au haut de gamme du modélisme. La mécanique, l'esthétique, les performances de ces CC 6500 au 87<sup>ème</sup> valent bien celles de leurs grandes sœurs : quelle machine peut en effet remorquer, sans fléchir, une quinzaine de voitures voyageurs ? Bernard Canet n'a pu s'empêcher de dire « Bravo M. Gérard ! ». La France aussi a des artisans de qualité » cité dans *Voies Ferrées*, n°3, janvier-février 1981, page 61.



27. En 1977, CC 6500 série 6539 à 59 « Maurienne », quatre numérotations blanches ou jaunes (45, 47, 53, 59), carrosserie en plastique ABS injecté, châssis zamac de « deuxième génération ». Les CC 6500 série 6503 à 38 sont toujours distribuées mais avec le nouveau châssis et de nouveaux numéros s'ajoutant aux anciens (08, 11, 13, 14, 15, 17, 18, 25, 27, 33, 34, 36, 37, 38).



28. En 1980, CC 6500 série 6560 à 74, sept numérotations à l'origine (62, 64, 66, 67, 69, 70, 72) complétée en 1986 par quatre autres numérotations (65, 68, 73, 74), carrosserie en plastique ABS injecté, châssis zamac de « deuxième génération ».

## VII-1981-1982, le retour des « R »

En 1980, la société TAB annonce la sortie d'une nouvelle version de la 141.R. Ce modèle était toujours aussi populaire dans les années 80. De nombreux amateurs réclamaient sa réapparition. Ce n'est pas une version mais trois versions de la 141.R qui sont proposées à la clientèle. La première version comporte deux numéros 420 et 205, des roues motrices à rayons, un tender charbon et une livrée grise. La deuxième version porte le numéro 875, roues motrices à rayons mais tender fuel à grande capacité et livrée bicolore. La dernière version est semblable à la deuxième excepté les quatre roues motrices Boxpok. Ces modèles bénéficient de l'expérience accumulée depuis vingt ans. Si l'allure générale reste la même, la mécanique est nouvelle. Le moteur à cinq pôles est équipé d'un volant d'inertie comme pour ses cousines, les CC 6500.



29. En 1981, locomotive 141.R 420 et 205, 300 exemplaires de chaque.



30. En 1982, locomotive 141.R 875, 25 exemplaires.

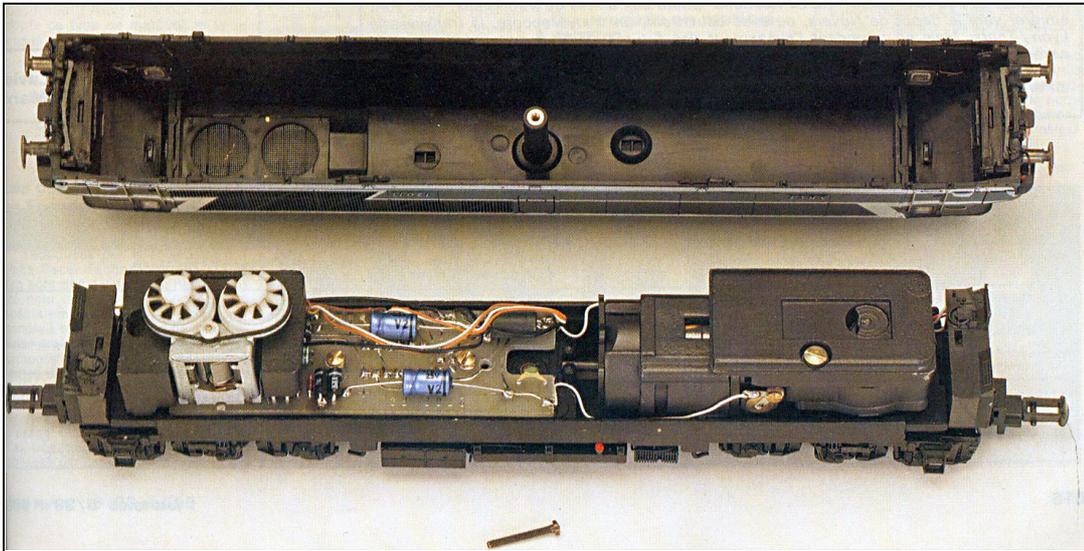


31. En 1982, locomotive 141.R 1145, 25 exemplaires.

### VIII-1983-2003, la famille des CC s'agrandit.

Au milieu des années 80, la SNCF entreprit de repeindre les Mauriennes en livrée Arzens, gris 804, rouge Capitole 602 et orange 422. La société TAB suivit donc l'actualité et proposa la nouvelle décoration de la Maurienne en 1985. Deux numérotations ( 6544 et 6552) furent proposées. La tôle servant de support au motif décoratif fut rajoutée à l'arrière des cabines. Les inscriptions sur la caisse furent complétées. Les socs chasse-neige et le boîtier pour attelage normalisé (norme NEM 362) firent leur apparition. Le châssis-moteur est toujours de la « deuxième génération » mais bénéficient d'un câblage simplifié. Un circuit imprimé remplace le petit boîtier de commutation. Les trois interrupteurs, rails/pantos, éclairage et inverseur de polarité sont toujours situés sous la machine. Comme d'habitude, ces perfectionnements sont étendus à l'ensemble de la gamme.

En 1988, la diesel 72000 tant attendu sort enfin des nouveaux ateliers du Luberon. Annoncée en 1970, confirmée en 1977, réalisée en 1988, soit 18 ans d'attente ! Ce nouveau modèle bénéficie de toute l'expérience accumulée depuis 41 ans. Les persiennes latérales de ventilation sont gravées dans la masse mais donne l'illusion d'être à claire-voie. Des grilles en laiton photodécoupé (une première dans la production TAB) laisse voir les ventilateurs fonctionnels. Le châssis-moteur appartient toujours à la « deuxième génération » mais présente quelques nouvelles particularités : un petit moteur auxiliaire pour les ventilateurs et un nouveau boîtier de commutation (8 commutateurs fonctionnels). Comme il est de tradition, ces perfectionnements sont étendus à l'ensemble de la gamme qui offre de nouvelles numérotations : Mauriennes vertes (46 et 48 en ancien marquage jaune, 46 en nouveau marquage blanc), CC série à persiennes horizontales (16, 19, 24). En 1995-1998, de nouvelles numérotations et décorations s'ajoutent aux précédentes : quatre CC série à persiennes horizontales (21, 28, 29 logo à « casquette », 12 livrée « béton » et logo « nouille »), quatre CC série à persiennes inox (60, 63, 74 à logo « casquette », 68 en livrée « béton » et logo « nouille »).



**La première 72000 au millésime de 1988,  
photographie parue dans Loco-Revue, n° 505, juin 1988, page 515**

*(avec l'autorisation des Editions Loco-Revue)*

Enfin, le dernier modèle de la prestigieuse série des CC voit le jour en 1999. Il s'agit des CC 21003 et 4 à persiennes inox disponibles en deux versions gris ciment ou gris métallisé. Cette ultime version bénéficie de tous les perfectionnements des modèles précédents. Le châssis-moteur est toujours de la « deuxième génération ».

32. En 1985, CC 6544 et 6552 en livrée Arzens, carrosserie en plastique ABS injecté, châssis zamac de « deuxième génération ». En 1999, nouveau numéro : 6539 avec logo « casquette ».
33. En 1988, diesel CC 72000, trois numérotations à l'origine 72056, 72071, 72080, carrosserie en plastique ABS injecté, châssis zamac de « deuxième génération ». En 1995-1998, six autres numéros sont proposés (22, 28, 65, 76, 06 en livrée « Isabelle », 79 en logo « nouille »). En 1999, la CC 72040. En 2003, la CC 72084.
34. En 1999, CC 21003 et 21004, carrosserie en plastique ABS injecté, châssis zamac de « deuxième génération », livrée gris ciment ou gris métallisé, 500 exemplaires en tout.

## Bibliographie.

### Rétrospectives :

1. anonyme, « Les productions Gérard-TAB », Loco-Revue, n° 299, octobre 1969, pages 457 à 460. *(photographies intéressantes des anciens ateliers de la rue Calmels).*
2. Bernard Canet, « CC 6500, bravo, M. Gérard », Voies Ferrées, n° 3, janvier-février 1981, pages 61 à 64. *(un article enthousiaste avec de très belles photographies couleurs sur les trois premières séries TAB)*

3. D. Fournier-Leray, « Vapeur : carte sur TAB », Loco-Revue, n° 541, octobre 1991, pages 660 à 662. *(photographies couleurs de modèles très rares : 141.P, 242.AT, 030 Boer...)*
4. D. Fournier-Leray, « Carte sur TAB, Deuxième partie : le matériel électrique et thermique », Loco-Revue, n° 542, novembre 1991, pages 730 à 732. *(de très belles photographies couleurs dont la CC Chine)*
5. Frédéric Remise, « Les locos Gérard-TAB en écartement 0 et HO », la vie du Jouet, n° 48, octobre 1999, pages 30 à 34. *(photographies en noir et blanc d'anciens modèles : 2D2 de l'Etat, BB 100...)*
6. Pierre-Marie Filloux, « La saga des CC 6500 et 21000 à l'échelle HO », Loco-Revue, n° 626, juin 1999, pages 49 à 53. *(de belles photographies couleurs sur les différentes séries des CC 6500 sans oublier les châssis, comparaison avec les modèles Jouef, Gégé et Lima)*
7. Pierre-Marie Filloux, « La saga des CC 6500 et 21000 à l'échelle HO », Loco-Revue, n° 627, juillet-août 1999, pages 41 à 45. *(suite de la saga avec une photographie de la caisse de la CC 21003)*
8. Frédéric Remise, « Locomotives HO Gérard-TAB, robustesse et réalisme à la française », La vie du Jouet, n°94, novembre 2003, pages 22 à 28. *(mise à jour de l'article paru en 1999 avec dix-sept photographies couleurs, parmi elles, des modèles très rares : 141-P, BB 100, 242-AT...)*

#### Articles sur un modèle :

1. Rail Miniature Flash, n° 57, février 1967, pages 68 à 74. *(test comparatif de la CC 7107, elle était déjà la plus puissante, 265 g. d'effort au crochet bogie moteur en arrière)*
2. Rail Miniature Flash, n° 76, novembre 1968, pages 491 à 492. *(test de la 141.R 1083)*
3. Loco-Revue, n° 341, juillet-août 1973, pages 365 et 366. *(Test de la CC 6500 et du châssis « première génération »)*
4. anonyme, « En HO, les CC 6500 de Gérard & Cie », Loco-Revue, n° 386, septembre 1977, pages 460 à 462. *(test du châssis « deuxième génération » et de la Maurienne)*
5. Bernard Canet, « Encore bravo, M. Gérard », Voies Ferrées, n° 33, janvier-février 1986, pages 81. *(présentation de la nouvelle livrée « Maurienne rouge »)*
6. J-H Lavie, « Le réveil du magicien », Loco-Revue, n° 505, juin 1988, pages 512 à 516. *(test détaillé de la CC 72000, carrosserie et châssis-moteur « deuxième génération » amélioré)*
7. Pierre Moraux, « Révolution chez Roger Gérard : une nouvelle motorisation », Voies Ferrées, n° 126, novembre-décembre 2001, pages 85 à 86. *(présentation du nouveau châssis-moteur « troisième génération »)*
8. anonyme, « Nouvelles décorations chez Gérard », Voies Ferrées, n° 139, septembre-octobre 2003, page 80 *(de très belles photographies des livrées multiservices et Fret)*

