

De la réalité aux modèles REE

LES AUTORAILS X 2800 DE PREMIÈRE CLASSE

Pour assurer une correspondance haut de gamme avec certains trains rapides, des X 2800 reçoivent un aménagement de première classe en usine ou après modification en atelier. Voyons cela de plus près, avant de découvrir leurs reproduction en H0.

Texte et photos : Laurent Caillier



© B. Weyland

En 1963, l'X 2914 est vu à Rennes.

Le premier autorail de première classe, l'X 2808 est livré à La Rochelle en septembre 1957, revêtu d'une livrée (dérivée des RGP1 et 2) à base de vert olive clair 314 en toiture et bas de caisse, de jaune paille 410, la séparation étant réalisée

par un bandeau gris-argent peint au milieu et en haut de caisse. Il comporte une jupe spécifique sur l'ensemble du bas de caisse, un marquage « Aunis » (peint en milieu de caisse et sur un caisson lumineux recouvrant les prises Kheops, sur les faces frontales). La capacité est de 48 places (fauteuils en tissu

avec têtes) avec trois compartiments de 12, 24 et 12 places. Il assure la correspondance vers La Rochelle en gare de Poitiers des rapides Paris – Bordeaux. En pointe hebdomadaire, il est accompagné par une ou deux remorques XR 7100 portant la même livrée et également de première classe (voir



© B. Porcher

À l'été 1964, cet X 2800 de première assure une relation Limoges – Angoulême.

LES RÉFÉRENCES DES AUTORAILS REE

MB-227*: X 2902 du dépôt de Nancy, rouge et crème, première classe (1961 - 1968)

MB-228*: X 2899 du dépôt de Rennes, vert olive et jaune paille, première classe (1961 - 1970)

MB 229*: X 2913 du dépôt de Lyon-Vaise, rouge et crème et toit rouge, première classe (1972 - 1975)

MB-230*: X 2898 du dépôt de Lyon-Vaise, vert olive et jaune paille, déclassé première/seconde (1971 - 1975)

MB-231*: X 2900 du dépôt de Toulouse, rouge et crème et toit rouge, première classe (1973 - 197?)

* S: versions numériques sonores et SAC: 3 rails



© B. Weyland

Démarrant d'un garage à Grenoble en 1972, cet X 2800 va assurer un service vers Modane ou Genève.

p. 55). L'X 2808 est rejoint par l'X 2816 en décembre 1958 ce qui permet de créer deux AR Poitiers – Angoulême – Saintes (prolongés à Royan en été) donnant correspondance à des rapides Paris – Bordeaux à Angoulême. Portant initialement une livrée spécifique rouge et crème et lui aussi complètement jupé, l'X 2816 est repeint en vert olive clair 314 et jaune paille 410 lors de sa révision intermédiaire en juillet 1962. Il reçoit à cette occasion un caisson éclairé « Aunis ». Ces

services prennent fin au service d'hiver 1966-67 et les deux autorails X 2808 et 2816 étant alors mutés au Sud-Est, à Saint-Etienne.

En Bretagne

Entre juillet 1961 et avril 1962, le dépôt de Rennes se voit attribuer cinq X 2800 neufs, aménagés en première classe (X 2897, 2898, 2899, 2900 et 2914). Ces autorails sont destinés à assurer les correspondances vers Brest et Quimper pour les trains en provenance ou à

destination de Paris. Dès leur mise en service, ils arborent la livrée vert olive clair 314 et jaune paille 410, sans caissons lumineux. Les jupes de bas de caisse présentent une découpe classique au niveau des bogies, mais s'abaissent sous les tampons à chaque extrémité. Trois journées de roulement leur sont attribués, incluant des trajets entre Rennes, Nantes, Quimper ou encore Caen. En service Facultatif, un X 2800 de Rennes peut être également affecté à la ligne Nantes – Bordeaux. ►►

L'X 2898 est
proposé en **version
déclassée** première/
seconde classe.



Hormis la livrée, peu de différences entre ces autorails à jupes d'extrémités.

► Ces services s'effectuent notamment avec des remorques unifiées de première classe, peintes dans les mêmes teintes. En 1970, la SNCF réorganise les dessertes entre Paris et la Bretagne. Entre septembre et décembre, les X 2898, 2899 et 2900 sont transférés à Lyon-Vaise, suivis par les X 2897 et 2914 en mai 1971.

En Lorraine

À l'automne 1961, Nancy reçoit deux autorails de première classe, les X 2901 et 2902, arborant la livrée traditionnelle rouge vermillon 605 et crème 407. Ils assurent deux AR quotidiens entre Nancy et Colmar, empruntant l'itinéraire via Saint-Dié, le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines et Sélestat, en correspon-

dance avec des trains rapides de et pour Paris. En mai 1962, le dépôt de Nancy accueille l'X 2915 rouge et crème, rapidement transféré à Metz pour assurer une liaison quotidienne entre Metz et Dijon, via Épinal, Port-d'Atelier et Culmont-Chalindrey. En mai 1967, l'X 2860 vient renforcer le parc de Nancy après une révision limitée au cours de laquelle il est entièrement réaménagé en première classe, tout en conservant ses couleurs d'origine. Ce renfort permet d'étendre leur utilisation aux relations Nancy – Épinal – Belfort. En mars 1968, les trois autorails affectés à Nancy sont redéployés à Metz, sans impact sur leurs services. Durant le premier semestre 1973, ces quatre autorails sont mutés à Toulouse à

la suite de la suppression des trajets directs entre Nancy et Colmar, conséquence de la fermeture du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines.

Au Sud-Est

En mars 1962, le dépôt de Lyon-Vaise accueille l'X 2913, un autorail neuf aménagé en première classe, en livrée rouge et crème. Il assure, à Lyon-Perrache, des correspondances vers Grenoble des trains rapides en provenance de Paris. En 1966, cet autorail est transféré à Saint-Étienne sans changement notable dans ses affectations. En mai 1967, il est rejoint par les X 2808 et 2816 charentais. Ces derniers sont assignés à la liaison rapide Lyon – Turin baptisée « Il Piemonte ». En juillet 1969, les trois autorails sont regroupés à Lyon-Vaise pour optimiser les parcours d'approche. Entre septembre 1970 et mai 1971, les cinq autorails verts précédemment basés à Rennes sont également mutés à Lyon-Vaise. Suite à la suppression de la liaison Lyon – Turin à l'été 1971, ces engins sont redéployés sur les itinéraires Lyon – Nîmes via la rive droite du Rhône, Nîmes – Le Grau-du-Roi, Grenoble – Chambéry – Modane, Valence – Grenoble – Genève, et Lyon – Morez. Lyon-Vaise perd cette dotation au profit de Toulouse entre 1973 et 1975.



L'X 2913 à toit rouge est attaché au dépôt de Lyon-Vaise.



Apprécions la très grande qualité de la décoration, sans décalages des bandes dans les angles, pourtant techniquement difficile à obtenir.



Le niveau de détail, comme la rigueur des assemblages, est tout à fait impressionnant.

Au Sud-Ouest

Au début des années 70 le succès du TEE Capitole, entre Paris et Toulouse, engendre une demande accrue en places de première classe pour les autorails en correspondance à Brive, desservant Aurillac, Millau et Rodez. La SNCF regroupe à Toulouse, entre 1973 et 1975, les X 2800 aménagés en première classe alors affectés à Metz et Vaise. La capacité initiale de 48 places de première classe étant surdimensionnée, le compartiment central est réaménagé pour accueillir 40 places de seconde classe, tandis que les deux compartiments restants conservent leurs aménagements en première classe. Ces modifications sont réalisées aux ateliers de Bordeaux. À cette occasion la livrée à base de vert disparaît pour le schéma rouge vermillon 605 et crème 407 avec toiture rouge. Les jupes disparaissent également progressivement.

La première classe par REE

Complètement inédits en Ho, les autorails X 2800 de première classe, avec leurs jupes spécifiques ont demandé à REE-Modèles d'investir dans de nouveaux outillages :

nouvelles caisses spécifiques (jupes sous les traverses, avec ou sans marchepied) et aménagements de première classe. Saluons ici l'initiative du fabricant pour ces oiseaux rares pourtant si emblématiques de la série des U-825. D'un point de vue mécanique, ces nouveaux modèles n'appellent pas de commentaires particuliers et on se référera au test dans LR 908 pour plus de détails. Le fonctionnement est toujours excellent tant en numérique qu'en analogique (avec une alimentation continue sans courant pulsé pour le moteur à rotor sans fer). Les décorations des modèles sont superbes. Les nuances de rouge et de crème sont du meilleur effet. J'accorde une mention très bien aux superbes

livrées vertes, pourtant très complexes en réalité (notamment les filets argent), et dont la reproduction est ici de très niveau. À la loupe, on appréciera quelques variations de détails entre les versions proposées (aérateurs présents en toiture coté moteur ou non, marchepieds sur les jupes ou non). Avec un prix de vente ramené à 250 euros en analogique et 350 euros en numérique-son souhaitons à ces autorails le succès commercial qu'ils méritent. Pour l'avenir, rêvons de la sortie des autorails complètement jupées (X 2808 et 2816) et de leurs remorques associées. Plus prosaïquement, de « simples » X 2800 mixtes avec la classique livrée rouge et crème à toit rouge sont également attendus avec impatience! ■