



© Mathieu Puech

Les EAD

INNOMBRABLES ET OMNIPRÉSENTES CARAVELLES

L'élément automoteur diesel (EAD) est omniprésent dans la mémoire collective, du grand public comme des passionnés. Et pour cause, une silhouette reconnaissable entre mille, un très grand nombre d'exemplaires, et une présence sur toute la France, ou presque.

Texte : Denis Gamard

L'X 4567 EST UN EAD
PRÉSERVÉ PAR LE TRAIN
TOURISTIQUE DU CENTRE-
VAR (ATTCV). IL EST VU ICI
À LA FREISSINOISE (05).

© Photo : J.H. Renaud, coll. : R. Thévenin



Cet EAD en état d'origine, l'X 4328, au toit encore couleur crème, manœuvre à Thouars.

Parmi les autorails unifiés d'après-guerre, les U 300, fameux Picasso de 300 chevaux, particulièrement robustes et assez confortables, mais peu puissants, seront la série produite au plus grand nombre d'exemplaires à l'époque (251 unités) de 1950 à 1961. Les EAD, surnommés « Caravelles » et construits de 1963 à 1981, prennent le relai pour répondre aux mêmes besoins et partagent donc beaucoup de points communs avec les Picasso. Ils seront produits à un nombre d'exemplaires encore plus important (456) avec, pour vocation (sauf rares exceptions) d'assurer des trains omnibus, compatibles avec leur vitesse limitée à 120 km/h et leur faible puissance de 425 chevaux pour l'immense majorité d'entre eux (seules exceptions, les deux dernières petites séries produites : les X 4750 et les 14 rames triples X 4900, sont aptes à 140 km/h et plus puissants).

Cinq sous-séries

On dénombre cinq sous-séries principales, toutes sorties d'usine en livrée rouge et crème, avec banquettes de trois ou deux places pour cinq places de front, identiques à celles des autres familles d'autorails (sauf pour les X 4900 plus confortables) avec, dans l'ordre de production chronologique : X 4300 (moteur Poyaud, boîte mécanique de Dietrich), X 4500 (moteur Saurer, boîte

mécanique de Dietrich), X 4630 (moteur Saurer, boîte hydraulique Voith), puis deux petites séries X 4900 triples (livrée bleue Massif Central, avec sièges individuels à quatre places de front, techniquement, deux motrices d'X 4630 avec une remorque centrale identique à celles des ETG) puis, à compter de 1977, les X 4750, dotés d'un moteur plus puissant (une version d'automotrices postales en sera déclinée). Dans leur version d'origine, ils comportent environ 140 places, moins après modernisation qui fera passer la capacité de cinq à quatre places de front. À compter de 1987, 114 rames subissent une modernisation lourde avec une face avant plus moderne. En outre, plusieurs dizaines de rames (dont une est reproduite par Jouef en livrée TER récente) bénéficient également d'une modernisation plus légère (certaines rames, en Pays de la Loire, reçoivent même successivement une modernisation légère puis, ensuite, une modernisation lourde !).

Notons que certaines rames présentent un toit lisse (choix de L.S.Models), d'autres un toit strié (choix de Jouef).

Livraison, date de radiation

Si, en sortie d'usine, toutes les Caravelles arborent la livrée autorail rouge et crème (seuls les quatorze X 4900 recevant la livrée bleue et blanche Massif Central, bien que circulant en Provence et en Normandie !), au gré des modernisations légères ou lourdes, les Caravelles jouiront de très nombreuses livrées, ce qui assure à l'autorail Jouef un grand avenir avec de nombreuses variantes, si le fabricant entend les décliner, ce qui ravirait les modélistes. Avec caisse classique : orange Basse-Normandie, style turbotrain, bleu et jaune pour l'unique rame Cannes - Ranguin, blanche ambulance Pays de la Loire, vertes (avec nuances de découpe entre Bretagne ou Picardie), livrée TER récente (l'un des trois modèles Jouef) et, pour les ►►

BIBLIOGRAPHIE

Pour mieux connaître le sujet, quelques publications : les tomes 4 et 5 de notre confrère *Le Train sur les autorails unifiés* sont consacrés aux Caravelles. Enfin, le livre de Paul Henri Bellot et Raphaël Renaud « *Les Caravelles. Les Éléments Automoteurs Diesel* » (Ed. La Vie du Rail) constitue la bible des amateurs de cette série d'autorails. Ne pas louper non plus, le Hors-Série *Ferrovissime* n°9 : *50 ans d'autorails sur les lignes secondaires*.

L'X 4370, entre Calais et Boulogne (62), à Caffiers, au tout début des années 70.

RÉALITÉ



© Photo J.H. Renaud,
Coll. Roger Thévenin

L'X 4724 en livrée TER assure un omnibus à Tourtoule (63), le 19 avril 2007.



© J.-P. Francon

© F. Durivault



Ultime décoration, pour l'X 4600 à Lyon-Perrache en mai 2005.

© B. Legouest



Nez modernisé pour l'X 4771 assurant un TER de Dieppe à Rouen-Rive-Droite, le 28 septembre 2011.

► versions modernisées lourdes avec face avant nouvelle : jaune, rouge, bleu ou vert TER puis, ensuite, la livrée TER moderne. Toutes les Caravelles ont été radiées entre 2010 et 2016. Certaines poursuivent une seconde carrière sur les chemins de fer touristiques, des Ardennes à PACA...

Partout, ou presque

Encore un point commun avec les Picasso, les seuls endroits où on ne les voit pas sont quelques secteurs électrifiés (Pyrénées, par exemple), ou les lignes de montagne à très forte rampe (certaines lignes du Massif Central et des Alpes). À part là, ils sont partout... Pour les Caravelles, la SNCF déroge à sa sacrosainte règle de limiter les compositions autorails à six caisses en la portant à sept pour les EAD sur la ligne Paris - Granville, où l'on peut, à l'époque, voir souvent un X 4900 triple couplé à deux X 4750 doubles, parfois l'un en livrée classique rouge et crème, l'autre dans la belle livrée orange Basse-Normandie. Si les EAD assurent principalement des omnibus de courte distance, certains services sont plus importants, avec (liste non exhaustive) des trains directs Paris - Dieppe, Paris - Le Tréport, Paris - Lyon via Paray-le-Monial, Vierzon - Besançon, Lyon - Clermont-Ferrand via Roanne (avec montée très poussive de la rampe des Sauvages !), Genève - Grenoble - Veynes - Digne (l'Alpazur entre sa période panoramique et sa période RGP), et service sans doute le plus glamour : Paris - Boulogne-Aéroglisseurs pour Londres, un

service avec hôtesse d'accueil à Boulogne-Aéroglisseurs, s'il vous plaît !

Cette série fait de courtes incursions à l'étranger (Belgique autour de Lille, Sarrebruck (D), Coni (I), Genève Eaux Vives (CH). À noter que c'est probablement la seule série d'autorails à avoir fréquenté la totalité des gares parisiennes... Un engin indispensable pour modéliste entre le milieu des années 1960 aux années 2010. Dans sa traditionnelle livrée rouge et crème, il incarne l'image même de l'autorail dans notre inconscient collectif.

Des associations plus inattendues

Outre les couplages entre eux (modernisés ou non), très courants, cela intéressera les modélistes de savoir qu'il a existé, en service régulier, des couplages avec les autres séries, plus rares. On a pu voir des Caravelles couplées avec des autorails Picasso, ou encore X 2100, X 2200, X 2400, RGP, et même de Dietrich en Alsace ! L'occasion de faire de belles compositions colorées sur votre réseau. ■

© F. Durivault



L'X 4790 en livrée Basse-Normandie, associé à un EAD triple (X 4900), vu à Argentan en décembre 1986.