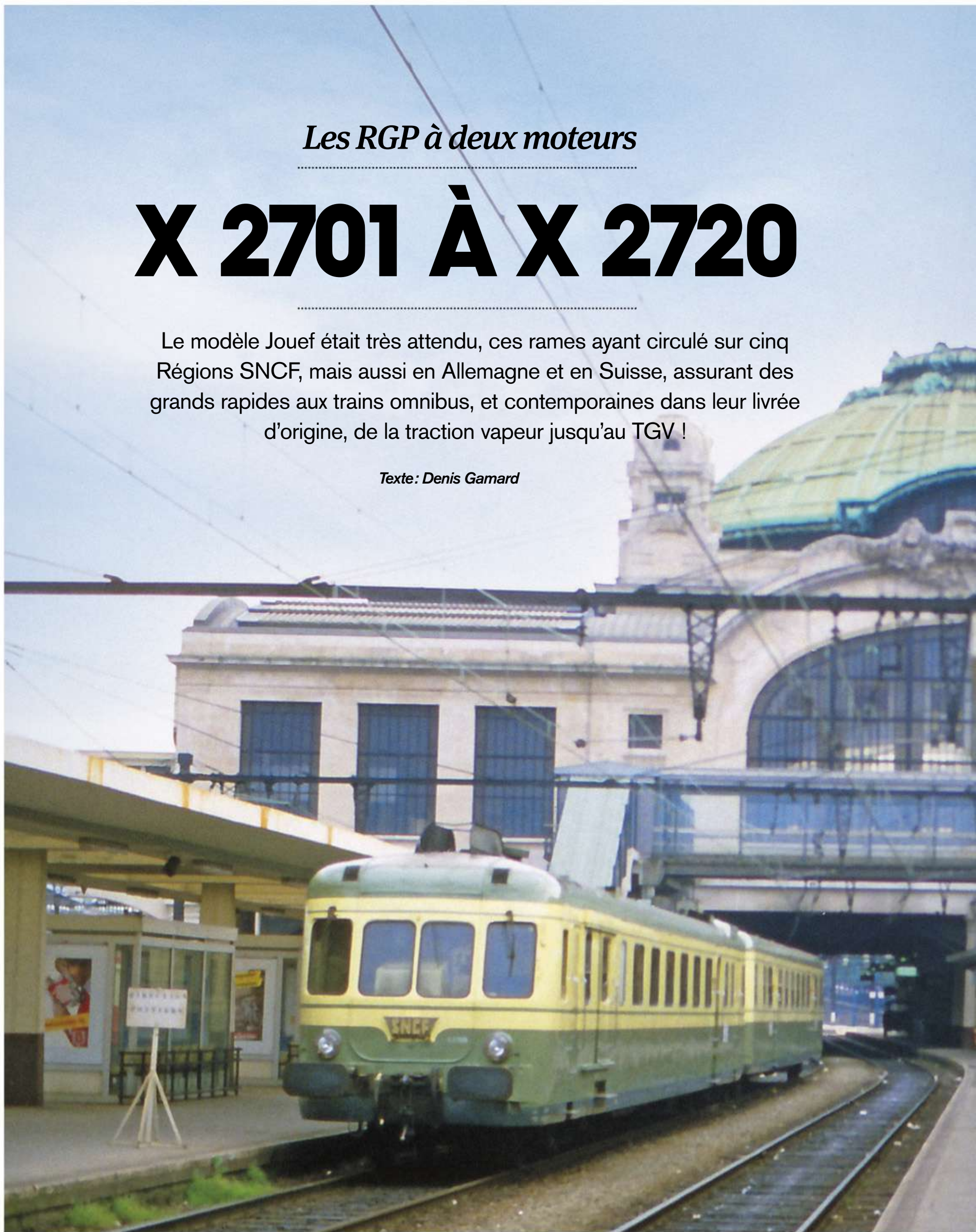


Les RGP à deux moteurs

X 2701 À X 2720

Le modèle Jouef était très attendu, ces rames ayant circulé sur cinq Régions SNCF, mais aussi en Allemagne et en Suisse, assurant des grands rapides aux trains omnibus, et contemporaines dans leur livrée d'origine, de la traction vapeur jusqu'au TGV !

Texte: Denis Gamard



Avec le célèbre campanile de Limoges-Bénédictins en arrière-plan, cette RGP 2 est vue en mai 1985.





La remorque associée à l'X 2707 est vue à Périgueux, sur une relation Limoges - Bordeaux, en août 1986.

Dans le courant des années 1930, les grands réseaux de chemins de fer développent des relations rapides entre grands centres urbains par autorail, afin de contrer l'émergence de la concurrence routière, compléter à moindre coût l'offre des express et rapides en traction vapeur sur les lignes radiales, lancer des relations transversales, et profiter de l'émergence des nouveaux matériels adaptés à ce type d'offre, en particulier les autorails Bugatti, les TAR et les autorails doubles Renault ABV. Après la Seconde Guerre mondiale, il faut faire face à l'absence de certains matériels pour autorails rapides (nombreux ABV détruits lors du bombardement de Lyon-Vaise, par exemple), et au vieillissement du parc subsistant. La SNCF procède dans l'immédiat après-guerre à des commandes urgentes d'autorails : 65 engins, soit 20 autorails de Dietrich X 3700, 10 autorails Decauville X 52100 ; et 35 ABJ4 Renault X 3600.

Des autorails unifiés

Puis, la SNCF demande à ses bureaux d'étude de définir des séries d'autorails unifiés aptes à répondre à des besoins différents : exploitation en plaine, montagne, avec une ou

plusieurs remorques, pour trains omnibus ou petits express... Dans ce cadre, elle définit plusieurs séries, désignées par leur puissance en chevaux: U 150, U 300, U 600, puis U 825 après la définition du puissant moteur MGO. Enfin, sur la base des autorails unifiés les plus puissants, elle extrapole une version haut de gamme pour services rapides. Ainsi, les RGP 2 sont conçues sur la base de l'autorail unifié de 600 chevaux, la série X 2400 (79 engins proches des ADX Renault d'avant-guerre, commandée par quatre tranches successives (1947, 1950, 1952, 1954), et réceptionnés de 1951 à 1955). Comme pour les autorails unifiés X 2400 ordinaires, ce sera une version de transition puisque seuls 20 RGP 2 seront commandées. En effet, une fois le moteur MGO de 825 chevaux au point, les commandes suivantes concerneront des RGP monomoteurs, les RGP 1, cousines des X 2800 (U 825), mises en service à la suite immédiate

des RGP 2, en 1955-1956, mais avec un design amélioré (nez de panoramique) et avec une vitesse limite plus élevée (140 km/h).

RGP 2, dérivées des X 2400

Les motrices de RGP 2 ont une longueur de 26,6 m (1 m de moins que leurs cousins X 2400), elles disposent d'une élégante livrée verte (au lieu du rouge sur les autorails ordinaires) avec bande crème au niveau des baies, séparée par des enjoliveurs en métal. Cela leur vaudra rapidement le surnom de « lézards verts ». Les remorques n'ont rien à voir avec les petites remorques unifiées d'autorails ordinaires, mais reprennent une caisse aux dimensions voisines de celles de l'élément moteur. Une intercircularion (amovible) permet, contrairement aux autorails ordinaires, de passer de l'élément moteur à la remorque. En exploitation, les compositions motrices + remorque sont exploitées comme un maté-

POUR EN SAVOIR PLUS

Hors-série *Ferrovissime* n° 1 : Les autorails de prestige

Hors-série *Ferrovissime* n° 9 : 50 ans d'autorails sur les lignes secondaires



© F. Durivault



À Libourne en mai 1986, l'X 2705 a encore ses enjoliveurs en alu, mais a perdu son macaron SNCF.

© F. Durivault

riel indéformable, même si ce n'est pas le cas techniquement. Des rames de quatre caisses sont courantes (deux motrices encadrent alors deux remorques), avec intercirculation de bout en bout ; des compositions à six caisses sont parfois constituées. Exceptionnellement, on voit circuler des compositions à nombre de véhicules impairs, techniquement possible, mais très rares en service.

Un aménagement haut de gamme

La vitesse est limitée à 124 km/h. L'aménagement est différent de celui des X 2400 ; au lieu d'être accessible à la troisième classe avec des banquettes à deux et trois places de front (puis la seconde après la suppression des trois classes de 1956), ces engins haut de gamme comportent des sièges individuels dans une disposition à quatre places de front (et ne sont accessibles qu'en première et seconde classes, puis en première classe après la réforme des classes de 1956). Les compositions motrices + remorques sont majoritairement à disposition type couloir central, mais la remorque comporte toutefois deux compartiments (qui constituent les places de première classe lors de la livraison des rames). La remorque com-

porte également une cuisine pour restauration à la place, longs parcours avec clientèle de classe supérieure oblige. La rame composée d'un X 2700 et d'une remorque XR 7700 ne comporte donc que 104 places.

Premiers services sur le Sud-Est

Commandées en décembre 1950, les rames sont mises en service entre 1954 et 1955, et à l'origine toutes affectées à Lyon-Vaise. Les principaux services assurés par les RGP 2, dès leur livraison, les conduisent à remplacer les ABV entre Lyon et Bordeaux (les voyageurs y gagent en confort !). Elles assurent également des services entre Lyon et Genève, ainsi qu'entre Dijon, Lausanne et Genève (avec correspondance à Dijon avec un rapide de et pour Paris). Elles circulent également entre Lyon – Strasbourg (en remplacement des Bugatti). Les premières circulations radiales concernent des Paris – Clermont-Ferrand, avec tranche vers Saint-Etienne se détachant à Saint-Germain-des-Fossés, en remplacement également d'autorails Bugatti. Enfin, les RGP 2 sont aussi utilisées pour la relation « le Catalan » Genève – Cerbère/Portbou (frontière espagnole).

À l'Ouest dès 1955, puis partout ou presque

Dès 1955, quelques engins sont affectés aux Batignoles pour assurer des services Paris - Caen, Rouen - Tours, Paris - Dunkerque, Paris - Rouen - Le Havre et l'été, des relations Paris - Deauville, sans parler des trains spéciaux vers Cherbourg et le Havre pour assurer des correspondances avec des paquebots transatlantiques. Elles assurent aussi, durant quelques mois depuis le dépôt de Metz, des services Nancy - Colmar via le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines et, en correspondance dans cette gare, avec un train rapide de et pour Paris, entre Bar-le-Duc, Metz et Francfort. À partir de 1958, des RGP 2 sont également affectées à Bordeaux où, outre la relation Bordeaux - Lyon, elles assurent des services entre Bordeaux et Toulouse. À la même date, celles de Lyon-Vaise sont en service entre Lyon et Nantes. À noter, en 1959, un couplage régulier au train « Catalan » avec une RGP 1 verte (modèle Roco en H0).

À partir de 1964, elles sont affectées à une relation de prestige, avec quelques engins mutés à Marseille, entre Marseille et Cerbère/Portbou, à la frontière espagnole, baptisé « La ►►



En 1960, cette RGP 2 est tout récente et arbore un beau macaron SNCF à fond rouge (voyage spécial de la FACS, à Orly).

► Tramontane ». À Bordeaux, elles assurent en plus le service Bordeaux – Lyon par l'itinéraire sud, via Brive, Ussel et Clermont, prolongé à Grenoble, tandis que pour l'itinéraire Bordeaux - Lyon via Limoges, l'aller et retour est prolongé à Genève. Depuis Bordeaux, elles atteignent également Nantes et Rennes via La Rochelle.

Le début de la fin

S'ensuit une lente rétrogradation vers des services plus locaux, conséquence logique de

l'arrivée des turbotrans RTG, reléguant leurs grandes sœurs, les RGP 1, à des relations moins prestigieuses, et par cascade les RGP 2 à des trains au caractère de plus en plus régional. Ce qui se concrétise à partir de 1972 par leur adaptation aux deux classes, passant de 104 places à 113 dont seulement 21 en première, et suppression de la cuisine. Elles conservent jusqu'en 1978, comme seul service de longue distance la liaison Lyon – Bordeaux par l'itinéraire sud, finalement attribué aux RGP 1 à cette

date. Leur fin de carrière, avec l'intégralité du parc basé à Bordeaux, est constitué par des relations régionales de long parcours vers Sarlat, La Rochelle, Brive, Limoges, Limoges - Poitiers, Saintes et Royan. Elles circulent même jusqu'à Saint-Jean-Pied-de-Port, au Pays Basque, durant des travaux de caténaire, et même vers Arcachon. On remarque des services moins prestigieux mais parfois hauts en couleur, des couplages avec des autorails ABJ4, Picasso, X 2400, X 2800, X 2100, X 2200 et des remorques unifiées rouges ou XR 6000 bleues, ou encore 6100 rouges. Les RGP 2 sont retirées du service fin 1986

Une physionomie qui évolue

Au cours de leur carrière, elles reçoivent quatre variantes de livrées. La livrée d'origine verte et crème (au niveau des baies) teintes séparées par des enjoliveurs a duré sur la majorité de leur carrière, et même jusqu'à la fin pour la moitié du parc. Autre variante, la même découpe de couleurs, mais avec des bandes vertes à la place des enjoliveurs. En outre, avec l'arrivée des turbotrans, dont l'image de marque est très forte dans l'opinion, la moitié du parc, à échéance de remise en peinture, voit le vert remplacé par du orange turbotrain, et le crème par du gris inox. Enfin, quatrième et dernière variante, à partir de 1976, l'orange turbotrain est maintenu, mais au niveau des baies, l'inox est remplacé par du gris « béton ». En fin de carrière, de simples couplages de rames RGP 2 entre elles donnaient parfois aussi des trains très colorés ! ■



À Limoges, en 1982, étonnante association de l'élément moteur X 2703 orange et de la remorque XR 7714 verte, liés de plus à une remorque Decauville rouge et crème, et un autorail X 2800 bleu !