

*Y 2101 à 2340*

# PREMIERS LOCOTRACTEURS UNIFIÉS DE LA SNCF

Au début des années 50, le parc de manœuvre français est très disparate. Les Y 2101 à 2340 constituent, à partir de 1952, la première famille de locotracteurs unifiés de la SNCF.

*Texte : Laurent Caillier*

**D**ans l'après-guerre, les engins affectés à la manœuvre sont largement des locomotives à vapeur issues des anciennes compagnies, aidées de plus récentes 030 TU d'origine américaine, ou des locotracteurs de conception ancienne (Berliet, BDR, Crochat...) également nés dans les années trente pour la plupart. Il est urgent de moderniser ce parc et de le rationaliser par

une unification. Les Y 2100 à 2340 sont ainsi étudiés, mais cette famille regroupe plusieurs cousins.

## **Y 2101 à 2152, à essence**

Construits par Baudet, Donon et Roussel (BDR) entre 1952 et 1953, les Y 2100 sont équipés d'un moteur essence Renault 603V à quatre cylindres en ligne. La transmission mécanique comporte huit vitesses avec

un entraînement à chaînes. D'un point de vue esthétique, ils possèdent deux baies verticales séparées sur les flancs de cabine, trois panneaux sur chaque côté du grand capot, une calandre frontale avec grille allongée horizontalement. Du fait de leur faible puissance et de leur motorisation à essence, ils sont radiés du parc SNCF en 1979, et peu d'exemplaires connaissent une seconde vie.

IL PARAÎT BIEN SEUL,  
LE PETIT Y 2103, À MORET-  
VENEUX-LES-SABLONS, AU  
DÉBUT DES ANNÉES 70...



© F. Dano



← Nouvelle livrée et nouvelle vie pour l'Y 2126 désormais employé sur un embranchement céréalier à Ladon (45) en 1989.

↓ Modèle REE Réf. MB-149.



### Y 2201 à 2340, plus modernes

Les Y 2201 à 2320 sont construits par les établissements Moyse (Y 2201 à 2249) et Decauville (Y 2250 à 2320) entre 1956 et 1960. Très proches des Y 2100, ils sont équipés d'un moteur Poyaud diesel à deux cylindres en ligne, d'une transmission mécanique et d'un refroidissement par eau. Les Y 2321 à 2340 (construction Decauville) se distinguent des précédents par leur moteur Agrom diesel à trois cylindres en ligne. Ils sont équipés d'un refroidissement par air pour contrer, dans les régions exposées aux faibles températures, les problématiques liées au gel du circuit d'eau. D'un point de vue esthétique, ils possèdent des baies latérales coulissantes sur les flancs de cabine et trois panneaux sur chaque côté du grand capot, une calandre avec grille allongée verticalement pour les Y 2201 à 2320 puis plus de grille mais une petite prise d'air circulaire. Le capot arrière est plus long sur les Y 2321 à 2341. Les Y 2201 à 2340 sont radiés du parc SNCF en 2006, mais de nombreux exemplaires subsistent dans les ateliers comme matériel de manœuvre (immatriculés LOCMA, ils ne peuvent plus sortir sur les voies principales). Robustes et fiables, ils connaissent une seconde vie riche sur des embranchements de particuliers ou au sein d'associations.

### Service effectué

Du fait de leur puissance réduite, les Y 2101 à 2340 sont principalement destinés aux manœuvres au sein des cours de gare, des ateliers ou des dépôts, où ils déplacent quelques wagons, des machines froides... On les retrouve sur toutes les Régions SNCF. Ils peuvent, de manière exceptionnelle, circuler à 50 km/h en ligne, avec quelques wagons. ■



Le Chemin de Fer de la Baie de Somme a magnifiquement restauré l'Y 2107 en 2009.

## PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

| Désignation      | Y 2101<br>à 2152                     | Y 2201<br>à 2249 | Y 2250<br>à 2320 | Y 2321<br>à 2340                 |
|------------------|--------------------------------------|------------------|------------------|----------------------------------|
| Construction     | 1952-1953                            | 1956-1960        |                  |                                  |
| Constructeur     | Baudet, Donon<br>et Roussel          | Moyse            | Decauville       |                                  |
| Carburant        | Essence                              | Diesel           |                  |                                  |
| Motorisation     | Renault 603V                         | Poyaud 2PDT      |                  | Agrom<br>Alsthom<br>Dieselair 3L |
| Puissance UIC    | 33 kW                                | 38 kW            |                  | 36 kW                            |
| Transmission     | Mécanique - 8 vitesses - par chaînes |                  |                  |                                  |
| Masse en service | 14 t                                 | 16 t             |                  |                                  |
| Longueur         | 5,780 m                              |                  |                  |                                  |
| Vitesse maximale | 50 km/h                              |                  |                  |                                  |