

Révisons nos classiques

LES AUTORAILS X 2800 DE LA SNCF

À l'occasion de la sortie des autorails REE en H0 rafraîchissons nos connaissances, ou initiions les plus jeunes d'entre-nous : l'histoire des autorails unifiés de 825 cv doit en effet être connue de tout amateur de chemin de fer français.

Texte : Laurent Caillier



Avec le puy de Dôme en
arrière-plan, l'X 2903 assure
un TER Clermont-Ferrand
- Lyon, le 27 mars 2007.

J.-P. Francon





B. Picard Coll baptiste Weyland

Composition pour le moins hétéroclite sur les Cévennes en 1985 :
X 2800 + remorque XR 6000 + deux remorques unifiées encadrant un autorail panoramique !

Jusqu'au milieu des années 50, la puissance des moteurs diesel équipant les autorails de la SNCF ne dépasse que difficilement trois cents chevaux. Les solutions mécaniques pour assurer un service efficace avec remorque sur les lignes au profil exigeant consistaient alors à monter deux moteurs sur une même caisse (ADX, X 2400) ou le recours à des autorails bicaisses dont chacune dispose de son moteur (ABV). Après une première expérience réussie sur les rames RGP 1 (X 2720 à 2770) sorties de construction en 1955/1956, les performances du moteur diesel MGO rendent enfin possible la construction d'un nouvel autorail monocaisses

de grande puissance. Cette formule présente en effet de nombreux avantages tels que la simplification des circuits de contrôle et de commande, l'économie d'une motorisation et d'une transmission ou un gain substantiel d'espace utile et de masse.

Caractéristiques principales

Deux constructeurs participent à la construction des 119 X 2800 à partir de 1957 : les Établissements Decauville (X 2801 à 2816) et la Régie Nationale des Usines Renault (X-2817 à 2919). Les nouveaux autorails sont aménagés en première classe (XAD - 48 places) ou mixte première/seconde classe (XABD - 12

/ 62 places). La longueur hors tampons est de 27,73 mètres pour une masse en ordre de marche de 50 tonnes. La vitesse maximale autorisée est de 120 km/h. Au niveau structurel, la charpente constitue avec les parois extérieures une poutre tubulaire. Les extrémités (compartiment moteur d'une part et compartiments à bagages et voyageur attendant d'autre part) sont surélevées par rapport à la partie médiane. Chaque extrémité comporte un poste de conduite (équipé d'un enregistreur Flaman pour l'avant et d'un tachymètre Jaeger pour l'arrière). Les X 2800 sont équipés d'un moteur MGO (Marep, Grosshans et Ollier étudié par la SACM) à 12 cylindres, suralimenté par une turbo-soufflante Brown-Boveri. La puissance est de 825 chevaux. La transmission se fait au travers d'une boîte de vitesse automatique MEKYDRO à quatre rapports, le changement de marche par l'intermédiaire d'un convertisseur de couple. De construction, on note que les X-2801 à 2816 présentent des fanaux d'angles. Les X 2801 à 2837 possèdent des grilles rectangulaires cachant les avertisseurs. Ces dernières montrent des angles arrondis pour les autres engins de la série. Les autorails de première classe présentaient un jupage différent des XABD, descendant plus bas sous la traverse de choc et pouvant aller jusqu'au carénage complet des bas de caisse (X-2808 et 2816).

APTES À LA REMORQUE ET AU JUMELAGE

À l'origine, les X 2800 peuvent tracter jusqu'à quatre remorques unifiées Decauville. L'arrivée des XR 8200 modernisées ramène la charge à trois remorques au maximum pour un autorail. Couplables en UM, les X 2800 pouvaient également circuler en jumelage avec toutes les séries d'autorails mono-caisses (ADX, X 2400, X 3800, X 4200) puis modernes (X 2100, X 2200). Après modernisation Massif Central les X-2800 sont utilisables avec les nouvelles remorques XR 6000, la composition maximale étant de deux éléments moteurs pour quatre remorques.



B. Porcher

À Capdenac, un X 2800 en état d'origine franchit le pont sur le Lot, en tête d'une voiture modernisée Sud-Ouest et d'une remorque Decauville (printemps 1960).



B. Porcher

Un X 2800 de première classe vert assure une relation Limoges - Angoulême à l'été 1964.



P. Julien

Composition classique sur la ligne des Cévennes, à Jonchères, dans les années 80 : deux X 2800 encadrent quatre remorques XR 6000.

Une seconde vie en bleu

Les X 2800 connaissent une profonde modernisation de 1976 à 1980, assurée par les ateliers de Bordeaux. Les banquettes d'origine sont remplacées par des sièges individuels en seconde classe. Les aménagements intérieurs et accessoires (luminaires, sonorisation, rideaux, revêtements) sont remplacés tandis que l'insonorisation est améliorée. Outre une nouvelle livrée, un monogramme SNCF en relief et des feux rouges apparaissent sur les faces frontales. Les portes d'accès coulissantes sont remplacées par des portes pliantes à fermeture automatique. Une nouvelle ligne de train, avec raccordement par câblots et prises Kheops, fait également son apparition. Quinze engins sont modifiés (montage d'amortisseurs KONI, nouveaux lave-vitres et modification de la pression aux cylindres de freins) entre 1993 et 1995 pour rouler à 140 km/h en remplacement des ETG en cours d'amortissement.

Esthétique et livrées

Les X 2800 revêtent la traditionnelle livrée rouge et crème à toit crème. Dans les années 70, les toitures passent progressivement au rouge. Sept des autorails de première classe (X 2808, 2816, 2897, 2898, 2899, 2900, 2914) présentent une robe à base de vert olive clair et de jaune paille (de construction sauf pour l'X-2816 transformé en XAD après livraison). Les X 2808 et 2816 arborent la mention Aunis sur leurs faces latérales et avant. Lors de la modernisation Massif-Central, apparaît la livrée à base de bleu et de blanc, réhaussée d'une bande grise au niveau des baies, ins-

pirée de celle des X 4900. En fin de carrière, le monogramme frontal SNCF en relief cède la place au logo « nouille ».

Affectations

Les X 2800 sont livrés à la SNCF entre 1957 et 1962. Les premiers dépôts titulaires sont : Toulouse, Marseille-Saint Charles puis Marseille-Blancarde, La Rochelle, Lyon-Vaise, Nancy, Rouen, Saint Etienne, Rennes et Châlons. En janvier 1965, la série est partagée entre sept dépôts : Toulouse, Saint Etienne, Lyon-Vaise, Caen, Marseille-Blancarde, Châlons, Rennes, Nancy, La Rochelle, Metz, ces quatre derniers dépôts ne disposant que d'engins de première classe. En janvier 1970,

le parc est réparti entre dix résidences : Saint Etienne, Toulouse, Caen, Metz, Marseille-Blancarde, Rennes, Lyon-Vaise. La dotation de Lyon-Vaise augmente en 1971 avec le reversement des engins de Rennes et Saint Etienne. En juin 1975, les X-2800 sont partagés entre Lyon-Vaise, Toulouse, Caen et Metz. Après la modernisation Massif-Central, la série est regroupée autour de trois dépôts : Lyon-Vaise, Toulouse et Limoges. En 2004, cinq X 2800 rejoignent Dijon jusqu'au retrait du service commercial de la série, en 2009. Durant leur carrière certains autorails auront parcouru plus de six millions de kilomètres et quelques exemplaires sont aujourd'hui préservés. ■



T. Porcher

Dans les années 70, les autorails X 2800 adoptent un toit rouge, comme cet engin sur un service Périgueux - Agen le 17 août 1978.