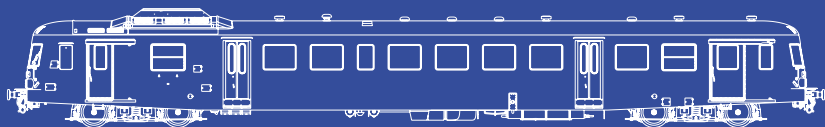


# X-2800



## AUTORAILS



**REE**  
MODELES

## Les autorails X-2800 de la SNCF

Fort de leurs 52 ans en service commercial, ayant circulé sur les plus belles lignes françaises, les autorails X-2800 auront marqué l'histoire de la SNCF tant par leurs performances remarquables, leur sonorité envoûtante que leur fiabilité exemplaire.

Découvrons ensemble ces engins de légende qui se devaient clairement de figurer en bonne place dans la gamme REE-Modèles.

### **Introduction**

Jusque dans le milieu des années 1950, la puissance des moteurs diesel équipant les autorails de la SNCF dépassait difficilement la barre des 300 chevaux. Afin d'obtenir les performances nécessaires pour assurer des services efficaces (avec remorques) sur les lignes à profil difficile, la solution retenue initialement fut de monter deux moteurs sur une même caisse (X-2400) ou de recourir à des autorails bi-caisses dont chacune disposait de son propre moteur (ABV).

Le moteur diesel de grande puissance MGO, utilisé avec succès sur les rames RGP 1 (X-2720 à 2770) sorties de construction en 1955 / 1956, allait permettre à la SNCF de faire construire un nouvel autorail mono-caisse, cette formule présentant évidemment de nombreux avantages : simplification des circuits de contrôle et de commande, économie d'une transmission, gain d'espace utile.



Photo : Le X-2826 du dépôt de St Etienne à Digne en 1968 - Coll. J.M. Steiner



Photo : X-2919 à Dunières en 1968 - Coll. J.M. Steiner



Photo : Belle composition d'autorail et remorques - A. Nouailletas

## Caractéristiques principales

Les 119 X-2800 présentent une longueur hors tampons de 27,730 mètres pour une masse en ordre de marche de 50 tonnes. La vitesse maximale autorisée était de 120 km/h. Deux constructeurs participèrent à leur construction entre 1957 et 1962 : les Etablissements Decauville (2801 à 2816) et la Régie Nationale des Usines Renault (X 2817 à 2919). Initialement, la série fut aménagée soit en 1ère classe (XAD - 48 places) soit en 1ère / 2nde classe (XABD - 12 / 62 places).

La charpente constitue avec les parois extérieures une poutre tubulaire. Les extrémités de l'autorail (compartiment moteur d'une part, compartiment à bagages et compartiment voyageur attenant) sont surélevées par rapport à la partie médiane. Chacune comporte un poste de conduite équipés respectivement à l'avant d'un indicateur de vitesse enregistreur « Flaman » et d'un tachymètre « Jaeger » à l'arrière .



Photo : Le moteur MGO - B. Delahaye

Étudiés par la SACM et inspiré du célèbre Renault 517 de 300 chevaux, les moteurs MGO (du nom de leurs promoteurs Marep, Grosshans et Ollier) répondaient au besoin de disposer de moteurs Diesel compacts d'une puissance pouvant dépasser les 1000 chevaux. L'autorail X 2800 est équipé d'une version 12 cylindres suralimentée par une turbo-soufflante Brown-Boveri. La puissance est de 825 chevaux. Le moteur est couplé à une boîte de vitesse automatique MEKYDRO à quatre rapports et changement de marche par l'intermédiaire d'un convertisseur de couple.

À l'origine, les X-2800 pouvaient tracter de 1 à 4 remorques unifiées. L'arrivée des modernes XR-6000 ramena la charge à trois remorques au maximum pour un autorail. Couplables en UM, ils pouvaient également circuler en jumelage avec toutes les séries d'autorails mono-caisse contemporains (X-2400, X-3800, X-4200) ou modernes (X-2100, X-2200).



Photo : Un X-2800 à Metz accompagné d'une grande variété de matériels - A. Nouailletas



Photo : A Périgueux, un X-2800 aux côtés d'une RGP 2 verte - A. Nouailletas

## Les autorails de première classe

Pour assurer une correspondance haut de gamme avec certains trains rapides, plusieurs X-2800 reçoivent un aménagement comportant uniquement des sièges première classe.

Les X-2808 et 2816 « Aunis » de la Rochelle circulent entre Poitiers et La Rochelle ou entre Poitiers et Angoulême, Saintes voire Royan avant de rejoindre le Sud-Est en en 1967.

En Bretagne, les XAD (2897, 2898, 2899, 2900, 2914) roulent jusqu'en 1971 entre Brest, Quimper et Rennes et poussent à Nantes, Caen voire Bordeaux.

Les XAD lorrains (2901, 2902 puis 2915 et 2860) roulent entre 1961 et 1973 entre Nancy et Colmar ou Belfort et descendent jusqu'à Dijon.

Au Sud-Est, l'X-2913 circule d'abord entre Lyon et Grenoble puis les X-2808 et 2816 assurent le rapide Lyon – Turin « Il Piemonte » entre 1967 et 1971. Rejoints par les XAD de Rennes en 1971, on les retrouve ensuite au départ de Lyon vers Nîmes, Grenoble, Chambéry, Modane ou Genève.



Le X-2899 de 1<sup>ère</sup> classe en livrée verte, version d'origine - Coll. REE



Face avant du X-2897 à sa sortie d'usine - Coll. REE



Le X-2898 neuf, à quai en gare de Dreux - Coll. REE

Les X-2800 de première classe sont finalement regroupés à Toulouse pour assurer la correspondance du TEE « Capitole » vers Aurillac, Millau ou Rodez avant d'être transformés en XABD entre 1972 et 1975.



Photo : Composition maximale et X-2852 en tête, Chapeauroux - Gorges de l'Allier - Août 2005  
- L. Mollard -



## Une modernisation profonde dans les années 80

Afin d'améliorer la desserte des lignes du Massif-Central, les X-2800 connaissent une profonde modernisation, réalisée de 1976 à 1980, par les ateliers de Bordeaux.

A l'intérieur, la rénovation comporte l'amélioration de l'insonorisation, le remplacement des banquettes d'origine par des sièges individuels en seconde classe, et la modernisation de tous les aménagement et accessoires intérieurs (luminaires, sonorisation, rideaux, revêtements).

Outre une nouvelle livrée, les X-2800 sont équipés pour être utilisés avec les nouvelles remorques XR-6000, la composition maximale étant de deux éléments moteurs pour quatre remorques. La commande et la contrôle se font via une nouvelle ligne de train avec raccordement par câblots et prises Kheops. Une ligne de jumelage classique permet leur utilisation avec des remorques ou autorails de l'ensemble du parc. Sur les faces frontales apparaît un monogramme « SNCF » en relief et des feux rouges. Les portes d'accès coulissantes sont remplacées par des portes pliantes à fermeture automatique.



Photo : Le X-2801 tout juste sortie de révision - Coll. REE



Photo : Le X-2866 et ses remorques XR-6000 quittent Lyon Perrache en 2005 - B. Delahaye



Photo : Le X-2816 au petit matin sur la ligne de Dombes en 2007 - B. Delahaye

## Des X-2800 à 140 km/h au Sud-Est

Afin de remplacer les ETG alors en cours d'amortissement, quinze X-2800 sont modifiés entre 1993 et 1995 pour rouler à 140 km/h. Le montage d'amortisseurs KONI, de lave-vitres et la modification de la pression aux cylindres de freins constituent les modifications les plus importantes.



Photo : Le X-2819 V140 à Epierre en Maurienne

Circulation spéciale pour l'anniversaire du percement du tunnel du Fréjus en 2007 - B. Delahaye

## Esthétique et livrées

L'esthétique des X-2800 est globalement homogène sur l'ensemble de la série. De construction on notera que les X-2801 à 2816 présentent des fanaux d'angles. Les X-2801 à 2837 possèdent des orifices rectangulaires cachant les avertisseurs tandis que les autres montrent des angles arrondis.

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).

Les X-2800 revêtent la traditionnelle livrée rouge et crème à toit crème. Dans les années 1970 les toitures passent progressivement au rouge.

Sept des autorails de première classe (2808, 2816, 2897, 2898, 2899, 2900, 2914) portent quant à eux 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 arboraient la mention « Aunis » sur leurs faces latérales et à l'avant.

Lors de la modernisation « Massif-Central » les X-2800 abandonnent la traditionnelle livrée rouge et crème au profit de décoration à base de bleu et de blanc réhaussée d'une bande grise au niveau des baies. Inspirée de celle des X-4900, cette livrée leur vaudra le surnom bien connu de « bleus d'Auvergne ». En fin de carrière, le monogramme « SNCF » en relief cède la place au logo « nouille » de Roger Tallon.



Photo : Le X-2900 assure le tout dernier train commercial de la série le 6 avril 2009 - B. Delahaye

## Dépôts titulaires

La livraison des X-2800 s'étale de 1957 à 1962. Les autorails neufs sont livrés à Toulouse (37), Marseille-Saint Charles (7) puis Marseille-Blancarde (1), La Rochelle (2), Lyon-Vaise (36), Nancy (9), Rouen (15), Saint Etienne (3), Rennes (5), Châlons (4).

En janvier 1965, le parc est réparti entre dix résidences : Toulouse (38), Saint Etienne (24), Lyon-Vaise (17), Caen (15), Marseille-Blancarde (7), Châlons (6), Rennes (5), Nancy (4), La Rochelle (2), Metz (1), ces quatre derniers dépôts ne disposant que d'engins de 1ère classe.

En janvier 1970, la série est partagée entre sept dépôts : Saint Etienne (41), Toulouse (38), Caen (14), Metz (11), Marseille-Blancarde (7), Rennes (5), Lyon-Vaise (3). La dotation de Lyon-Vaise croit en 1971 à 50 engins avec le reversement des autorails stéphanois et Rennais.

En juin 1975, à l'issue de la mutation des sept autorails marseillais, les X-2800 sont alors partagés entre quatre dépôts : Lyon-Vaise (57), Toulouse (38), Caen (14) et Metz (10).

La modernisation « Massif-Central » des X-2800 conduit à repositionner l'ensemble des autorails de la série autour de trois dépôts : Lyon-Vaise, Toulouse et Limoges.

En 2004, le dépôt de Dijon reçoit cinq X-2800 et sera leur dernière maison jusqu'au retrait du service commercial de la série en 2009. Certains autorails auront parcouru plus de 6 millions de kilomètres durant leur carrière.

Une vingtaine de représentants de la série a été préservée. Ceux encore en état de marche (tel l'X 2816 de l'association « L'Autorail X-2800 du Haut-Doubs » que nous reproduisons) continuent de faire rugir leur vaillant MGO sur les lignes françaises pour notre plus grand bonheur.



Un grand merci à l'association «L'Autorail X-2800 du Haut-Doubs» pour son accueil et sa disponibilité lors du scan 3d et de la prise de sons de leur autorail.

Photo : Michaël Billerey



**REE MODELES - Service commercial - Sav**

**46 ROUTE DE PARIS - 77370 - NANGIS**

**Tél : +33(0)1.64.00.31.20**

**Tél SAV direct : +33(0)1.60.58.60.60**

**Email: [sav@ree-modeles.com](mailto:sav@ree-modeles.com)**

**Email: [info@ree-modeles.com](mailto:info@ree-modeles.com)**

**Web : [www.ree-modeles.com](http://www.ree-modeles.com)**