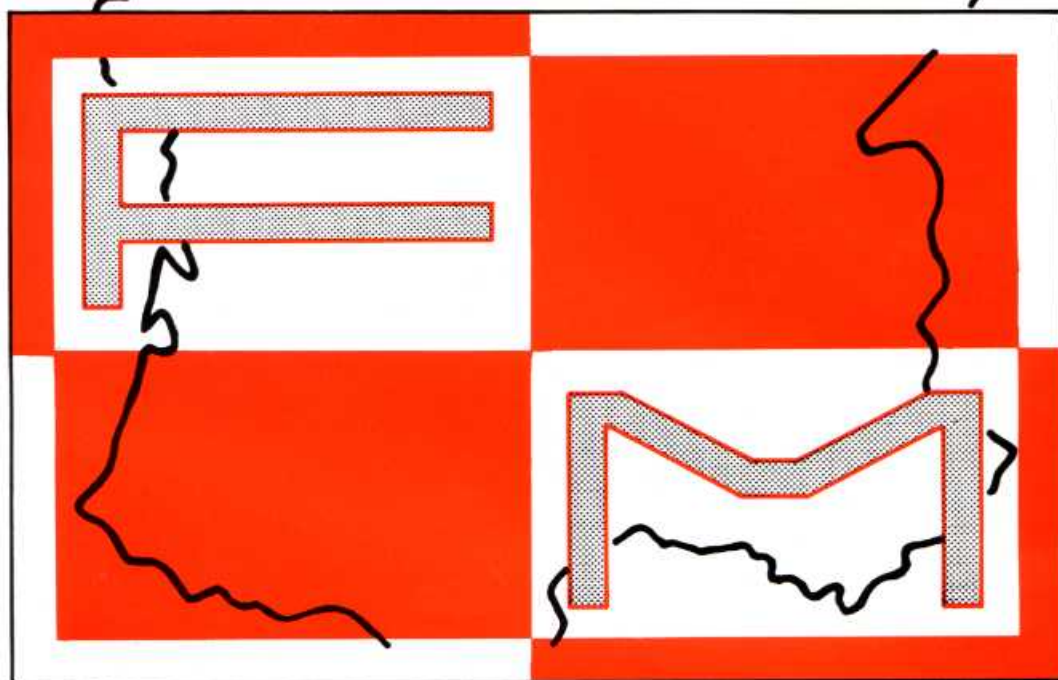


Lisez et faites connaître

# FERROVIA MIDI



« ... Du Golfe de Gascogne au Golfe du Lion,  
Des rives de la Loire aux bords de la Durance,  
Du riant Limousin au brûlant Roussillon,  
De Pyrénée en Alpe et d'Aunis en Provence !... »  
*(... et même bien au-delà...)*

2007 2 95

FERROVIA MIDI - 56 bis, rue Amédée-Saint-Germain, 33000 BORDEAUX

Adresser toute correspondance : A.B.A.C. B.P. n° 1, 33034 BORDEAUX-CEDEX

# FERROVIA-MIDI - N° 295 / (2007/6)

NOVEMBRE-DECEMBRE

## SOMMAIRE

PAGES

- Sommaire .....	1
- Vœux .....	2
- DERNIERE HEURE : Ligne à grande-vitesse de MADRID vers HENDAYE La première section vers VALLADOLID est ouverte.....	2
- Chemins de fer-actualités .....	3 à 7
- Le Bouchon ferroviaire de BORDEAUX .....	8 à 14
- Autorails unifiés X 2800 : Clap de fin sur une petite ligne très attachante ...	15 à 25

Ont participé à ce numéro : MM. : G. d'ARRIPE, J. BRENOT, J.G. BRUNET, A. CAZAL, R. DUPRAT, P. LUCBERT, J.C. PERREAUD, L. SENECHAL et J. VILLEGOUREIX, ainsi que nos correspondants et l'équipe de montage.

Parution bimestrielle (6 fois par an)

A.B.A.C. Boite Postale n° 50001 - 33034 BORDEAUX Cedex  
Contacts téléphoniques : Rédaction 05 56 36 17 80 - Envois 05 56 92 82 72  
CCP : 3 442 83 P BORDEAUX  
Internet : [www.ferroviamidi.info](http://www.ferroviamidi.info)  
Directeur de la publication : Docteur Jean BRENOT  
FERROVIA-MIDI - Enregistrement Commission Paritaire numéro 1108G84582

---

Bulletin d'Abonnement au Bulletin "FERROVIA-MIDI" à envoyer  
à l'adresse postale : ABAC B.P. n° 50001 - 33034 BORDEAUX CEDEX  
Mme/M :

Adresse :

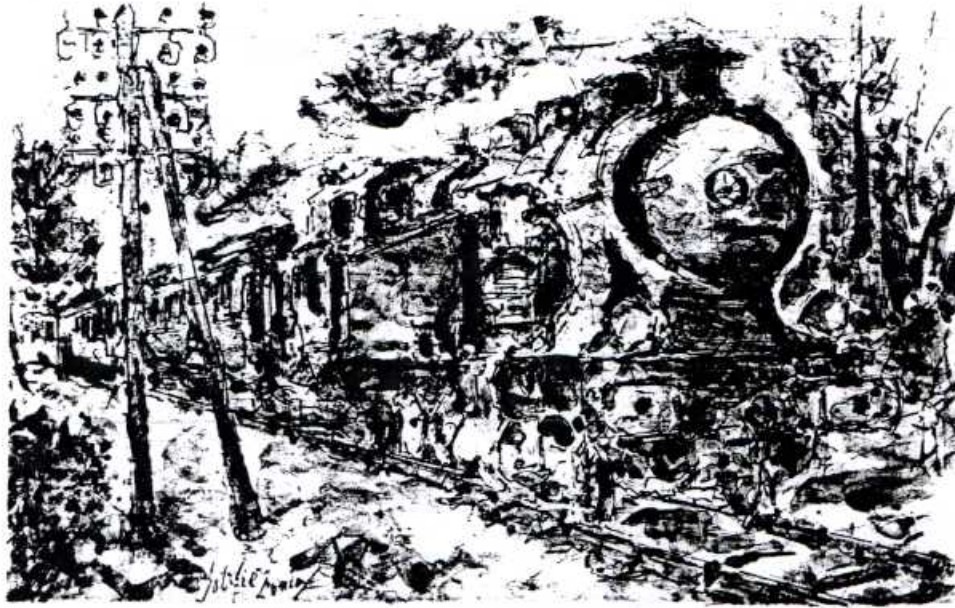
Souscrit un abonnement d'un an à partir du numéro :

France : 13,00 Euro  
Etranger : 14,50 Euro  
Règlement par chèque à l'ordre de l'ABAC

Lieu :

Date :

Signature :



**L'ABAC ET FERROVIA VOUS SOUHAITENT LEURS MEILLEURS**

**VOEUX DE BONNE ET HEUREUSE ANNEE POIUR 2008**

Reproduction d'une aquarelle de notre Ami monsieur JOLIFIE-CONIN représentant une locomotive 141 TA dans les environs d'AURILLAC.

---

**LIGNE A GRANDE VITESSE DE MADRID VERS HENDAYE**  
**LA PREMIERE SECTION VERS VALLADOLID EST OUVERTE**



HENDAYE : le 23 décembre 2007. Première arrivée, à l'heure (22 heures), en service commercial du train 4167, venant de MADRID, ayant emprunté la ligne nouvelle. Rame à écartement variable et bitension (3 kV et 25 kV) du type S 130. Photo J.C. PERREAUD.

## AUTORAILS UNIFIES X 2800 CLAP DE FIN SUR UNE PETITE LIGNE TRES ATTACHANTE

Les autorails dits "unifiés" X 2800, ont maintenant quasiment disparu. Nous évoquerons par ailleurs la dernière circulation officielle organisée le 15 décembre dernier entre LIMOGES et BRIVE, et retour, via SAINT YRIEX pour les engins limougeaux.

La construction des 119 engins de cette série, destinés à des "Services courants", a été possible grâce à la mise sur le marché du moteur dit MGO (MAREP, GROSSHANS et OLLIER, rappelant le nom de l'entreprise à l'origine de ce moteur, assez curieusement dans le domaine pétrolier et ceux des deux ingénieurs responsables de ce projet). Contrairement aux constructions antérieures, basées sur le moteur RENAULT 517, n'offrant que 300 CV, il n'était plus nécessaire comme sur les autorails X 2400 et la première série des rames à grand parcours X 2700 de disposer de deux moteurs. La construction de la deuxième série des rames à grand parcours (1955-1956) avait montré les avantages de la solution du moteur unique et d'un nouveau type de transmission. Ces dispositions seront reprises sur les X 2800.

Leur construction s'est échelonnée de 1957 à 1962. Les 16 premiers sont sortis en 1957/58 des Usines DECAUVILLE, tandis que les X 2817 à 2919 sont une production RENAULT des années 1958 à 1962.

Ces engins comportent deux postes de conduite : l'un à l'avant du compartiment moteur, ce dernier surmontant le bogie moteur et un autre à l'arrière, placé dans le compartiment fourgon. Ce dernier est situé au-dessus du bogie porteur.

Pour cette série, la vitesse limite a été fixée à 120 km/h. Mais dans la dernière partie de leur vie active, 14 appareils de la dotation lyonnaise seront modifiés afin de courir à 140 km/h.

A l'origine, l'aménagement intérieur devait comporter 12 places en première classe et 62 en seconde. Mais dès 1957, le X 2808 a été équipé en totalité en première classe (offrant seulement 48 places) afin de permettre des solutions de continuité à des relations rapides. Cette solution a été retenue pour un total de 11 engins. Les premiers assurant la correspondance du train Drapeau à POITIERS pour LA ROCHELLE ont été baptisés AUNIS, appellation étendue par la suite à l'ensemble de la série. Des relations de ce type étaient effectuées en Bretagne au départ de RENNES vers BREST et QUIMPER. L'aménagement en totalité en version deuxième classe permettant 82 places n'a, finalement, pas été retenu.

Ces autorails peuvent fonctionner en unités multiples de deux engins, ainsi qu'avec les séries X 2100 et X 2200. Ils permettent des rames de six véhicules avec un maximum de quatre remorques à bogies. Avec un autorail et quatre remorques, la capacité du train peut atteindre 380 places.

Ils ont fait l'objet de multiples utilisations sur l'ensemble de la S.N.C.F., comme des trains rapides de MARSEILLE à NICE ; sauf pour le réseau du Nord, où ils n'ont pas été affectés.

Sur un grand Ouest - Sud Ouest, ils ont fait partie de la cavalerie de RENNES et de TOULOUSE, et plus tard de LIMOGES, assurant de multiples services, y compris des relations dites "rapides", avec quatre remorques, entre TOULOUSE et BORDEAUX dans les années soixante. En période de pointe, elles étaient remplacées par un train vapeur tracté par une 231 G ex P.L.M.

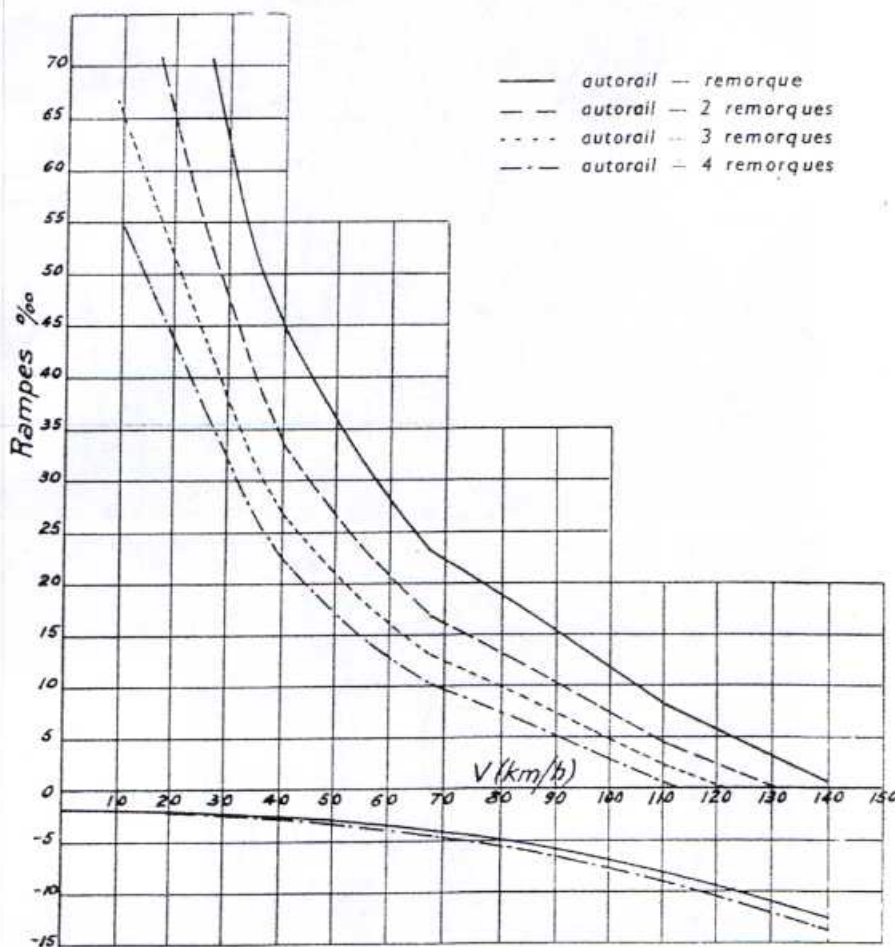


De haut en bas : 15 décembre 2007 - Autorail X 2844 : Poste de conduite arrière dans le compartiment fourgon. Vue du compartiment deuxième classe. Vue du compartiment deuxième classe. Photos : ABAC.

La figure ci contre indique l'aptitude en rampe, avec une composition de une à quatre remorques, de ce type de matériel, qui s'est révélé particulièrement efficace. En palier, on peut atteindre la vitesse de 120 km/h avec trois remorques, ou 112 km/h avec quatre remorques. En rampe de 16 pour 1000, l'autorail permet encore d'atteindre 62 km/h avec trois remorques. Chose impossible avec les X 2400, de la génération précédente qui, avec les 600 CV, ne permettaient que 52 km/h.

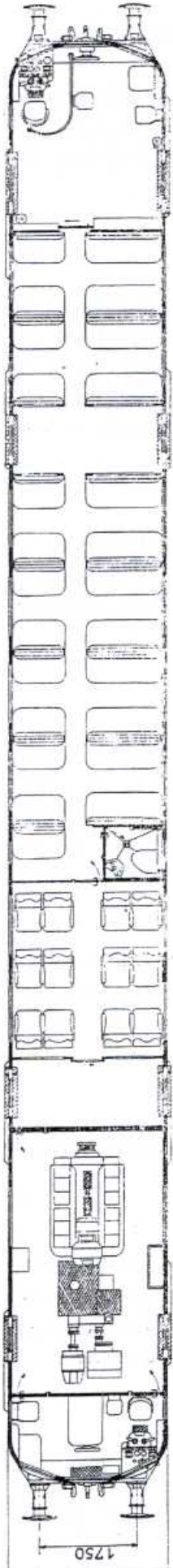
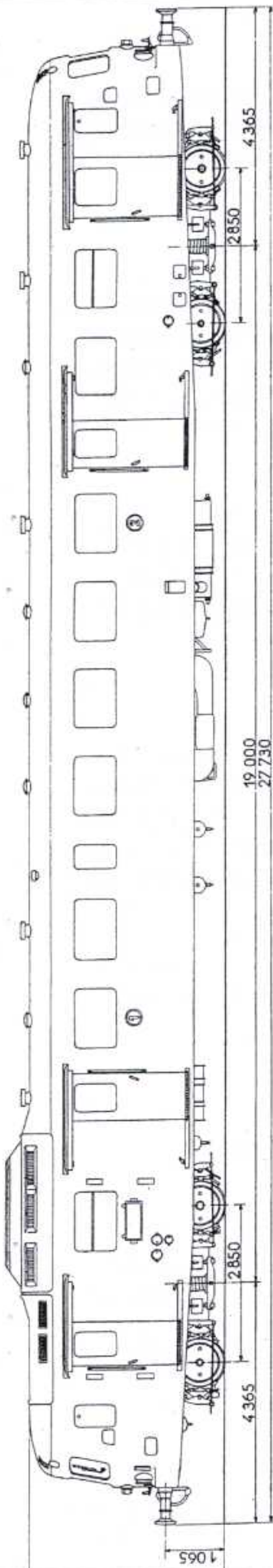
L'examen de ce graphique montre les excellentes aptitudes de ce matériel à la circulation sur les lignes de montagne. En conséquence, il n'est pas étonnant qu'il ait été choisi en vue de la modernisation des dessertes des lignes difficiles du Massif Central.

Aptitudes en rampes.

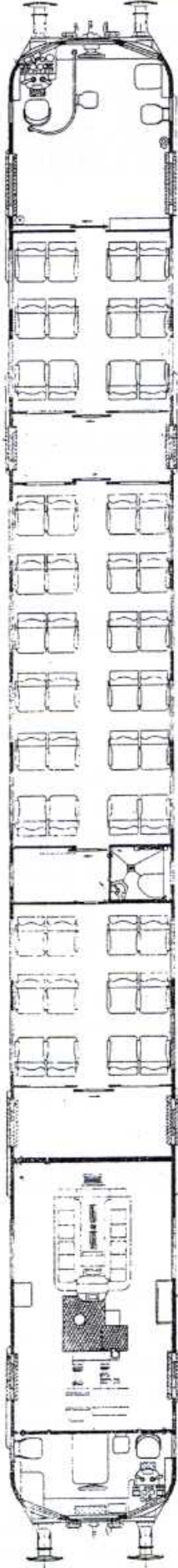


L'ensemble de la série a été totalement rénové par l'Atelier S.N.C.F. de BORDEAUX Saint Jean durant la période de 1976 à 1980. A l'issue de ces très imposants travaux, la totalité de la série a retrouvé des places de deuxième classe. Normalement, l'engin comporte 12 places de première, mais pour 11 d'entre eux, cette capacité est de 24 places. Selon le cas, l'autorail comporte soit 50 places en deuxième classe, soit 34 places (voir schémas page 19) auxquelles s'ajoutent 5 strapontins. Suite à cette modernisation, la livrée verte pour les Aunis ou rouge pour les autres a été remplacée par une livrée bleue. Leurs prestations ne sont d'ailleurs limitées au Massif Central, mais d'autres zones montagneuses comme le Jura (la difficile ligne d'ANDELOT à MOREZ et SAINT CLAUDE) ou des dessertes dans les Alpes pour l'affectation LYON VAISE. Mais cela n'empêchait pas des services "plus cool", comme de BORDEAUX à SARLAT ou de LIMOGES à BORDEAUX ou ANGOULEME.

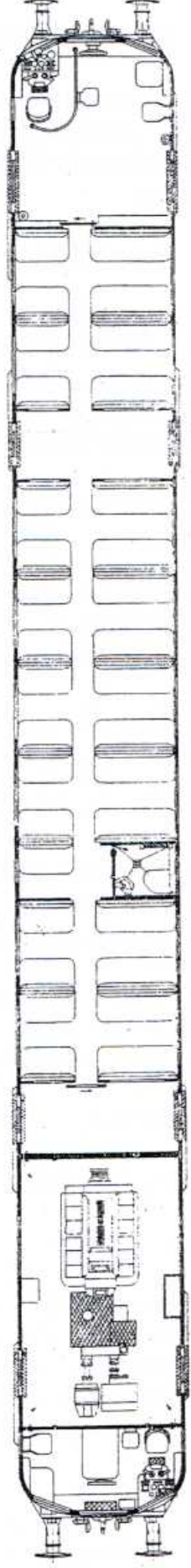
Début 2007, LIMOGES comptait 12 engins, LYON VAISE 19 et le tout petit dernier DIJON 4. Pour mémoire, le X 2882 acheté par la CFTA pour le Réseau Breton, à CARHAIX, est hors service depuis 2006 et trois engins sont sauvegardés (BREIL, AGRIVAP et BORT LES ORGUES). D'autres engins de cette mythique série vont les suivre.



Version normale d'origine 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> classes



Aménagement type "Aunis" 1<sup>ère</sup> classe



Projet non retenu d'aménagement en 2<sup>ème</sup> classe

