

QUAND LES AUTORAILS DE 150 CV SUCCÈDENT AUX F.N.C

J. CHASSEFEYRE

Dans le n°5 de SOMMIÈRES ET SON HISTOIRE, nous avons présenté l'apparition des autorails F.N.C. sur les lignes de l'étoile de SOMMIÈRES. En conclusion nous annonçons leur remplacement par des engins plus puissants, et ce, dès le commencement des années soixante.

C'est au début des années cinquante, que la SNCF élabore une nouvelle gamme d'autorails allant de 150 à 825 cv. Cette pratique est différente de celle des anciennes compagnies de chemin de fer qui achetaient des véhicules "clés en main" auprès des différents constructeurs tels Renault, Bugatti, Michelin ou Schneider.

C'est la Division d'Études Autorail (D.E.A.) de la SNCF qui étudie et conçoit cette nouvelle série de véhicules dont la construction sera confiée à l'industrie privée. Les autorails de

150 cv unifiés (série X 5500/5800) relèvent de cette nouvelle conception.

Construits par Renault, sous la direction de la D.E.A. une première série de cinquante machines est mise en service au cours du premier trimestre 1950, 5 janvier et 13 août 1952 porteront l'effectif de la série à 108 exemplaires.

Qualifié d'autorail léger le 150 cv est destiné aux lignes secondaires et affluentes. Il s'agit d'une machine à quatre essieux disposés en deux groupes de deux essieux et dont la particularité est de ne pas constituer de bogie. La traction est assurée par un moteur diesel Renault 6 cylindres de 150 cv ou un moteur Saurer de 160 cv pour les derniers exemplaires.

Pour des raisons d'économies il n'y a qu'un seul poste de conduite situé au-dessus du compartiment moteur avec un kiosque vitré sur le toit permettant une excellente visibilité au conducteur, et ce, dans les deux sens de marche.

A côté du poste de conduite on trouve un compartiment à bagages d'une charge utile d'une tonne et demie. A l'époque, les trains de voyageurs acheminent la messagerie ainsi que le transport de nombreux bagages car la pratique du voyage est moins développée que de nos jours et l'on part souvent très chargé.

L'espace réservé aux voyageurs est divisé en deux compartiments largement vitrés séparés par un vestibule et les W-C. Le compartiment situé à l'avant de l'engin, réservé aux fumeurs, est panoramique puisque trois grandes baies donnent sur l'avant du véhicule. L'éclairage est assuré par tubes

fluorescents ce qui constitue pour l'époque une nouveauté. La capacité totale de l'engin est de soixante-trois places dont six strapontins.

Le poids total en charge du véhicule est de vingt-quatre tonnes, soit six tonnes à l'essieu, permettant ainsi la circulation sur les lignes faiblement armées.

La vitesse limite est de 90 KM/H. Cette capacité est employée sur des tronçons de St Cézaire à Nîmes, des Mazes le Crès à Montpellier et de Mas des Gardies à Alès. La consommation de gazole se limitait à 26 litres aux cent kilomètres ce qui en faisait un engin particulièrement économique.

La livrée extérieure était rouge pour le bas de caisse et crème pour le pavillon. En cas de nécessité, la capacité du véhicule pouvait être augmentée par l'adjonction d'une remorque légère construite par la Société Verney, du Mans, d'une capacité de 36 places avec W-C et compartiment à bagages.

Dès le début des années soixante les premiers "U 150" prennent peu à peu la place des F.N.C. au dépôt de Nîmes. Leur confort est supérieur et leur puissance les fait apprécier des cheminots. Au 1er janvier 1966 l'effectif est de 21 unités employées sur les lignes Nîmes - Le Vigan, Montpellier - Alès, Nîmes - Le Grau du Roi, Alès - Le Teil par Voguë et Alès - Bessèges.

Sur l'étoile de Sommières leur utilisation est quotidienne et les compositions sont panachées bien souvent de deux

autorails encadrant une remorque Verney entre Sommières et Quissac. Cette section est en effet le tronç commun entre les lignes du Vigan et d'Alès. La manœuvre est immuable. L'autorail en provenance de Montpellier est attelé à l'ensemble autorail et remorque arrivant de Nîmes. A Quissac, la manœuvre est inverse. L'ensemble en direction du Vigan part le premier puis c'est au tour de celui en direction d'Alès. Lors des pointes estivales on compte des compositions allant jusqu'à cinq véhicules, trois autorails encadrent alors deux remorques.

En janvier 1970 il reste encore 17 autorails au dépôt de Nîmes. C'est l'un d'entre eux qui assure le dernier train de voyageurs au départ de la gare de Sommières en direction de Nîmes le 18 janvier 1970. Le départ de ce dernier convoi fut donné par Mr Jean FIRMIN.

L'ensemble de l'effectif de Nîmes fut retiré du service en 1973 et démolì dans les emprises du dépôt d'Alès. En dépit d'une carrière assez courte, une demi-douzaine d'engins ont été préservés sur des chemins de fer touristiques où leur compartiment panoramique fait merveille.

Ils perpétuent ainsi le souvenir de ces autorails qui arpentaient nos campagnes et dont le pin-pon joyeux résonnait. Pour l'anecdote, un mécanicien de Nîmes, avait l'habitude, lorsqu'il sortait du tunnel de SOMMIÈRES de jouer les premières mesures de la "*coupo santo*" sur les klaxons de son autorail.