

L'APPARITION DES AUTORAILS F.N.C. SUR LES LIGNES DE L'ÉTOILE DE SOMMIÈRES

J. CHASSEFEYRE

Le 13 Juin 1949 était présenté en gare de Montpellier un nouvel autorail. Conçu par Mr Cantat, ingénieur à la SNCF, et parrainé par la Fédération nationale des Cheminots, il était destiné à sauver les lignes secondaires de la société nationale parmi lesquelles figuraient les lignes de l'étoile de Sommières.

Ce nouvel autorail, répertorié dans la série X 5600, et plus communément appelé F.N.C. par les cheminots, répondait à un cahier des charges bien précis : il devait être capable de bonnes accélérations ; un freinage puissant devait permettre des arrêts fréquents et il devait être capable de soutenir une vitesse maximale de 60km/h, correspondant bien aux voies à faible trafic dont l'entretien était réduit au minimum. Équipé de deux essieux, alors que les autorails traditionnels étaient équipés de bogies, il pouvait tracter une remorque légère. C'était le concurrent direct de l'autocar.

Une première tranche de trente unités fut livrée de 1948 à 1950 par la Compagnie Générale de Construction à SAINT-DENIS (Seine). Un deuxième lot de trente-deux autorails fut construit par la société nouvelle des ateliers de VENISSIEUX. Le dernier exemplaire de la série fut livré en avril 1953.

Le F.N.C. avait une capacité de quarante-sept places assises et pouvait accueillir jusqu'à cent voyageurs. Il était mû par un moteur Panhard 4 HL de 90 CV couplé à une boîte de vitesse mécanique à cinq rapports et ce, dans les deux sens de la marche. Le mécanicien était installé dans une cabine unique située au-dessus du moteur et dépassant du toit, ce qui lui permettait d'avoir une excellente visibilité quel que soit le sens de circulation. Il avait une certaine ressemblance avec les autorails Michelin construits avant-guerre par le célèbre constructeur de pneumatiques, de sorte que les voyageurs l'appelaient couramment "la Micheline".

La vitesse maximale de l'engin était de 65 km/h. La remorque légère n'était rien d'autre qu'un F.N.C. sans moteur ni cabine de conduite. Elle disposait d'un vaste compartiment à bagages et le chauffage était assuré par un poêle à charbon installé dans l'entrée de l'engin.

Affectés au Centre Autorail de Montpellier (annexe du dépôt de Nîmes) les quatre premiers F.N.C. furent immédiatement affectés sur les lignes de Sommières en remplacement des autorails "Charentaises" de 1933 qui ont été présentés dans le numéro 3 de la revue. En 1952 d'autres F.N.C. vinrent renforcer le parc de Montpellier et ils évincèrent le plupart des autres séries d'autorails desservant Sommières. D'une très grande facilité d'utilisation on pouvait fréquemment

voir des compositions de trois autorails encadrant deux remorques, soit cinq véhicules pour une capacité de près de 400 places.

Au début des années soixante ils commencèrent à être remplacés par des engins plus puissants de 150 ou 300 CV. Le dépôt de Nîmes, qui, entretemps, avait repris les attributions du centre de Montpellier, conserva ses F.N.C. jusqu'au 23 décembre 1966 date à laquelle le dernier exemplaire de la série fut radié.

Initialement conçus pour une durée d'utilisation de huit ans et 700 000 Km ces autorails légers dépassèrent allègrement les performances prévues par leurs constructeurs, mais vers 1960, leur inconfort devenait notoire. Les places situées à l'avant étaient très prisées car on y avait une vue panoramique qui n'existe plus dans les autorails modernes.

Les F.N.C. ont rythmé pendant 17 ans la vie de la gare de Sommières. Ils faisaient alors la joie des nombreux étudiants qui se rendaient à Nîmes ou à Montpellier. Il faudra attendre la fin des années 1980 pour que la SNCF expérimente à nouveau un autorail léger à deux essieux en Bretagne. Cette expérience est très convaincante et on peut regretter qu'elle n'ait pas été retenue pour la desserte suburbaine de Nîmes et de Montpellier en direction de Sommières. Il faut dire que le 18 janvier 1970, lors du départ du dernier train, peu de gens ont regretté la mort du tortillard. Un élu bien connu à l'époque déclara sur FR 3 que "c'était le progrès".