

LES « *PICASSO* » ENTRENT EN SCÈNE

J. CHASSEFEYRE

Dans les numéros précédents de la revue nous avons évoqué les autorails FNC puis les 150 CV. Ces engins qui relevaient d'une conception légère, ont été remplacés dès le début des années cinquante par une série d'automoteurs plus puissants et surtout plus confortables. Ils furent employés sur l'étoile de Sommières à partir de 1965 et devaient se partager la desserte de notre ville avec les 150 CV.

Les autorails de 300 CV ont été conçus dès la libération du territoire. C'est ainsi qu'en août 1944 une note de service de la SNCF prévoit leur immatriculation dans la série ZZ, numérotation alors en vigueur à la société nationale et héritée des anciens réseaux. L'engin s'inscrit dans la lignée des FNC et 150 CV puisqu'ils présentaient la même particularité d'avoir un seul poste de conduite placé sur le toit et les mêmes couleurs devaient être employées soit, à l'origine, rouge, bordeaux et gris.

Cette série une des plus importantes jamais construites en France, a été réalisée pour partie par la régie Renault, les établissements Decauville à Corbeil, De Dietrich à Niederbronn ainsi que les Ateliers du Nord de la France. La série a compté à son apogée 251 unités.

L'automotrice *Picasso* est conçu pour assurer des relations omnibus ou semi-directes sur moyennes distances. Il se présente comme un grand 150 CV à la différence que le roulement est assuré par des bogies dont la suspension a été particulièrement étudiée pour le confort. Il peut circuler seul ou tracter une remorque unifiée à bogies, une voiture du parc ordinaire ou une remorque d'automotrice FNC.

A l'avant se trouvait un grand compartiment panoramique, puis un couloir d'accès avec doubles portes, un autre grand compartiment voyageur et enfin un local à bagages avec le poste de conduite placé sur le bloc moteur et équipé d'un kiosque demi-circulaire placé sur le toit. Comme ce poste de conduite avait une forme bizarre et qu'il était décentré de l'engin il fut vite baptisé par les cheminots *Picasso*. Cette appellation devait lui coller jusqu'à nos jours où de nombreux engins circulent encore sur des chemins de fer touristiques.

Sa motorisation de 300 CV pour les Renault, ou 320 CV pour les Saurer, permettait une vitesse maximum de 120 KM/H. La transmission était mécanique à 4 vitesses et un inverseur de marche.

A partir de 1965 les *Picasso* se partagent la desserte de Nîmes - Le Vigan concurremment avec les 150 CV. Ils sont

très appréciés des voyageurs car la souplesse de la suspension fait oublier les défauts d'une voie quasi centenaire.

Lors de la fermeture aux voyageurs des sections SOMMIÈRES - LE VIGAN et SOMMIÈRES - ALES, le 9 mars 1969, c'est un Picasso qui a les honneurs de la télé régionale. Pendant la période d'exploitation mixte rail route du 9 mars 1969 au 18 janvier 1970 les Picasso assurent la liaison SOMMIÈRES - NIMES et SOMMIÈRES - MONTPELLIER en correspondance avec les cars SNCF.

La gare de SOMMIÈRES connaît alors une activité intense. Un soir d'été 1969 arrivant du Vigan par l'autocar de substitution il n'y avait pas moins de 4 autorails *Picasso* en gare...

Puis ce fut la fermeture.

Près de 30 ans après on peut se poser la question de la suppression. En 1969 l'arrière pays ne connaissait pas encore le phénomène des villages dortoirs et le ramassage scolaire en était encore aux balbutiements. Aujourd'hui l'autorail et une remorque, voire deux, remplaceraient bien avantageusement les cohortes d'autocars qui essaient péniblement de se frayer un passage dans les étranglements routiers de notre bonne ville.

Mais il aurait fallu à l'époque une véritable volonté politique en faveur du chemin de fer. Le matériel utilisé avait entre vingt et trente ans d'âge et le rail aurait dû être changé pour plus de confort et pour un accroissement des vitesses maximum qui ne dépassaient pas les 65 KM/H.

C'est l'ensemble du réseau secondaire français qui était dans ce cas et l'on peut penser que les pouvoirs publics ne voulaient pas investir dans le chemin de fer à l'heure où se développait un grand programme autoroutier.

D'ailleurs, Me NOE alors premier adjoint de SOMMIÈRES, interrogé par la télé régionale lors de la fermeture, déclarait que le remplacement par l'autocar constituait un progrès. Seul Ivan GAUSSEN président des Syndicats d'Initiative défendait le train.

Dans ces conditions la substitution de l'autocar était la plus avantageuse, ne serait ce que pour le court terme.

Qui sait si au prochain siècle on ne reconstruira pas à grand frais une desserte suburbaine NIMES – SOMMIÈRES - MONTPELLIER avec un tramway bimode, capable à la fois de rouler sur le réseau urbain montpelliérain et sur une voie ferrée classique ?

La réponse appartient à nos enfants.