

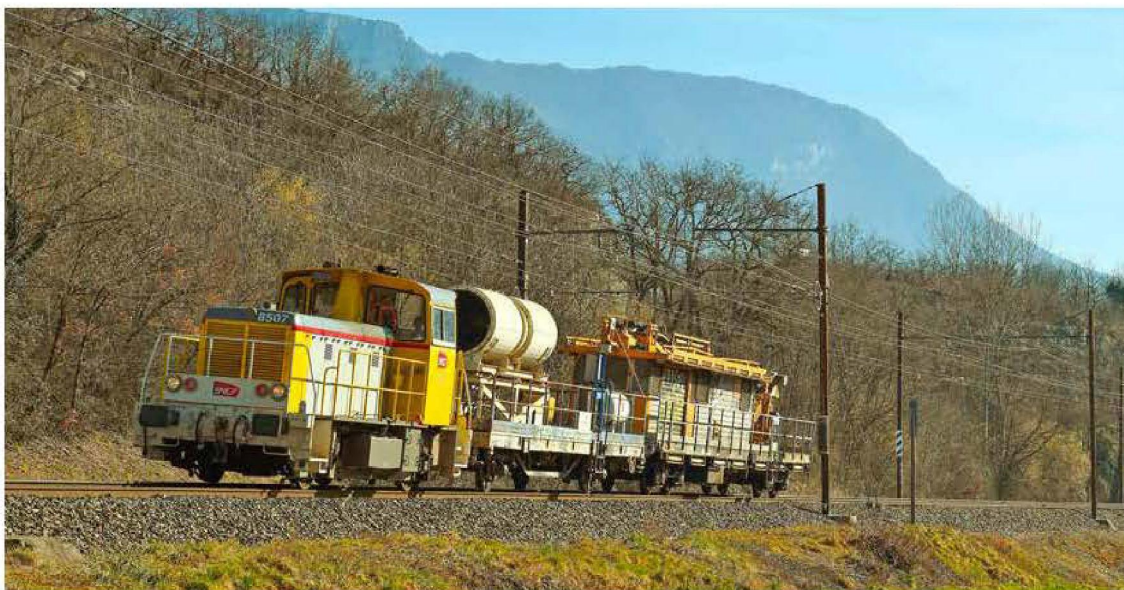
pour SNCF Réseau (ex-Infra)

DES Y8000/8400

Revenus sous les feux de la rampe grâce au nouveau modèle Roco en H0, les Y 8000 et 8400 se dirigent en réalité vers la fin de carrière. Un grand nombre est employé à l'entretien du réseau SNCF.

Texte: Mathieu Millet





© P. Julien

Le 21 février 2023, sur la ligne Ambérieu – Culoz, à Virieu-le-Grand (01), l'Y 8507 assure l'acheminement d'un convoi d'inspection des tunnels. Le wagon ventilateur est reproduit en HO par SMD.

On ne présente plus les Y 8000/8400, mais rappelons seulement qu'ils ont été mis en service entre 1977 et 1995, qu'ils se répartissent en deux séries : les Y 8000 produits à 375 exemplaires, et les Y 8400 produits à 150 exemplaires. Ils ont été modernisés à partir de 1997 avec l'équipement en moteur Renault RVI Euro2 puis RVI Euro3 afin de satisfaire aux normes européennes antipollution. Lors de la séparation des activités, au début des années 2000, l'activité Fret se voit attribuer l'intégralité du parc des Y 8000, même s'ils travaillent pour l'Infra. En 2012, lors de la première vague de radiations au sein de l'activité Fret et des ventes à Akiem, Infra récupère une partie du parc des Y 8000/8400 avec, au 1^{er} janvier 2023, un total de 150 unités : cent neuf Y 8000 et quarante-et-un Y 8400.

Une livrée adaptée

En 20014 il est décidé de repeindre une partie des Y 8000 et l'intégralité des Y 8400. L'Y 8413 est parmi les premiers, repeint en juin 2014, lors de son passage en révision aux ateliers de Quatre Mares. Ainsi, huit Y 8000 et quarante-et-un Y 8400 ont été repeints en livrée Infra dite de « de deuxième génération », c'est à dire en jaune, sans le logo Infra et arborent le logo Carmillon dans sa version 2011. Il est à noter que les locotracteurs restés en livrée Arzens et ex-Fret arborent pour une grande majorité d'entre eux le logo Infra sur les flancs de la cabine. Ils sont tous affectés à la STF (Supervision technique de flotte) du

TechniNat (entité maintenance des wagons et des locomotives dans le groupe SNCF), et leur maintenance se fait en fonction des besoins (opérations périodiques ou dépannages), soit dans les technicentres au plus proche de leur utilisation, soit par des équipes de maintenance mobile comme cela se fait dans quasiment toutes les entreprises ferroviaires actuelles.

Âgé aujourd'hui de 44 ans pour le plus ancien, les Y 8000 du parc Infra ont clairement déjà derrière eux la plus grande partie de leur carrière. La vitesse limitée à 80 km/h, que ce soit en traction ou lors des acheminements en CV (Comme Véhicule), et l'absence de dispositif de sécurité embarqué tel que l'Atess et le KVB ne penchent pas en leur faveur ; l'extinction de la série s'annonce pour la décennie 2030. Elle commencera par les Y 8000 les plus âgés, à moins que des évolutions réglementaires ne précipitent leur chute plus tôt. À n'en pas douter, certains deviendront des LocMa (engins destinés à la manœuvre au sein d'établissements et considérés comme de l'outillage) en remplacement des Y 7100-7400 actuellement dévolus à ces tâches.

Les principales missions

Il est possible de retrouver les Y 8400 jaunes (ils sont majoritaires) en parfaite banalité avec leurs congénères Infra aux quatre coins du réseau ferré. Ils se voient confier, au gré des besoins, toutes les tâches en rapport avec leur puissance, qui n'engendrent pas de longs parcours et restent sur un périmètre régional voire local, ne nécessitant pas le recours à une locomotive.

Nous les retrouvons donc effectuant des manœuvres dans les établissements de l'Infra, sur les bases travaux ou encore dans les gares de moyenne importance disposant de voies dédiées à l'Infra. Ils effectuent des missions d'entretien du réseau avec de petits parcours d'approvisionnement et de réalisation de chantiers. Ils sont les compagnons idéaux des wagons-trémies Uas D-12 que REE reproduit dans les marquages actuels (87 F-SNCFR) mais aussi de divers wagons (plats chargés de matériels divers, minipelleuse, etc.) siglés du V de l'infra et toujours en marquage (87 F-SNCFR), et bien sûr des voitures d'hébergement (DEV AO, UIC déclassées, etc.) et de leurs couverts-ateliers associés. Ils sont aussi engagés dans des missions de surveillance du réseau, sur de petits parcours avec les Mauzinettes (petites remorques servant au contrôle de la géométrie des voies) ou les très modernes wagons SIM Eurailscout. Enfin, nous les retrouvons dans des missions de dégagement du réseau, notamment le lavage des rails en automne avec wagons laveurs HP, nettoyage des voies avec wagon aspirateur et le désherbage avec les wagons désherbeurs régionaux, etc.). Ils sont les témoins du chemin de fer du siècle passé, tout en restant très actuels ; ne boudons donc pas notre plaisir d'immortaliser ces yoyos et leurs compositions hétéroclites, que ce soit pour le plaisir de la photographie ou pour reproduire des compositions qui ne manqueront pas d'attirer le regard. ■



Le 4 avril 2018, à Amiens, l'Y 8490 est attelé à un wagon aspirateur.

En août 2015, à Vitry-sur-Seine, stationne l'Y 8424.

