

De l'automotrice à l'autorail

Yves Broncard et Bernard Rombourg

Nomenclature

L'automotrice : Les premiers véhicules sur rail à propulsion autonome thermique par un combustible (y compris le charbon) portent le nom d'automotrices. La transformation est effectuée sur place, soit par une chaudière et un moteur à vapeur, soit par un moteur à combustion interne. Le dictionnaire Robert donne au mot automoteur, trice (apparu en 1834 ; de auto et moteur) la définition générale : « qui se meut soi-même » puis une précision moderne « qui se déplace à l'aide d'un moteur ».

Le terme automotrice était officiellement employé par les réseaux des chemins de fer et désignait tout à la fois des véhicules pour le transport des voyageurs à propulsion électrique (énergie captée ou accumulateurs) et ceux qui étaient équipés d'un moteur à vapeur, à essence ou à huile lourde (gasoil ou gazole). La situation demeurait en l'état jusqu'au début des années trente ; c'est alors que se confirmèrent deux nouveaux termes : auto-pneus, directement lié aux Michelin, véhicules automoteurs sur rail, à roues munies de pneumatiques.

Autorails : (origine vers 1925 selon le Robert : le composant « auto » pourrait être un rappel de l'automobile et « autorail » aurait alors la signification d'automobile sur rail assez conforme aux premiers véhicules apparus sur les grands réseaux français.

En 1938, ce fut l'une des premières décisions de la nouvelle direction du matériel de la SNCF d'affecter une terminologie précise aux véhicules automoteurs :

-Le terme « automotrice » revenait à ceux qui utilisaient une source extérieure directe de propulsion électrique. L'indication du type était donné par le symbole Z ;

-Le terme « autorail » était réservé aux véhicules autonomes qui utilisaient une énergie motrice thermique : essence, gasoil, charbon ou dérivé (gazogène). Le type était caractérisé par le symbole ZZ.

On se sert plus généralement du terme « automotrice » pour traiter des engins antérieurs à 1939 et par la suite, plus précisément pour toutes les productions acquises par la SNCF, seul le mot « autorail » est employé.

Les Constructeurs

C'est à Yves Broncard, passionné de chemin de fer que nous devons « l'Histoire des Autorails de France ».

Le tome I publié en 1992, est intitulé : « Les automotrices à vapeur, Michelin, Bugatti ». Ce premier volume décrit la plupart des modes de traction autonome expérimentés puis retenus par les principaux réseaux français. Cette histoire de l'autorail de France, celle des automotrices à moteur thermique débute par celle de la génération de la motorisation à vapeur...

Le tome II publié en 1994 est essentiellement consacré à cinq constructeurs des années trente : C.G.C. (compagnie générale de constructions), Decauville, Berliet, Lorraine et Renault ayant pratiqué en série, parmi les premiers, le moteur diesel, soit monté en caisse, soit monté sur bogies. Tous ont appliqué la transmission mécanique et trois d'entre eux Decauville, Berliet et Renault ont essayé la transmission électrique.

Le tome III publié en 1997 est consacré aux sociétés De Dietrich, Franco Belge ; ADN (aciéries du nord) ainsi qu'aux voyages officiels par autorail.

Les exploitants

La loi du 11 juin 1842 donna une vive impulsion aux travaux de construction de voies ferrées. Cette loi arrêtait le tracé de neuf grandes artères. L'état se chargeait de l'infrastructure et laissait à des compagnies fermières le soin de fournir la superstructure, le matériel roulant et d'exploiter à certaines conditions déterminées. D'abord construits et exploités par de petites entreprises, les chemins de fer ont souffert de la crise commerciale et politique de 1847 – 1848 et l'Etat dut venir en aide aux compagnies. Après 1851, le gouvernement impérial s'attache à fusionner les compagnies de manière à créer des sociétés puissantes capables d'accepter le fardeau de lignes improductives. De 27 en 1851, le nombre de compagnies fut réduit à 6 en 1859 à savoir le Nord, l'Est, le P.L.M. (Paris, Lyon, Méditerranée), le P.O. (Paris, Orléans), l'Ouest et le Midi.

La période de 1875 à 1883 fut marquée par le rachat par l'Etat de lignes à plusieurs compagnies secondaires défailtantes et la création du réseau d'Etat. La guerre de 1914 – 1918 vint bouleverser la situation des réseaux. La convention de 1921 instituait une organisation commune et réalisait une coopération et une solidarité financières entre tous les réseaux y compris ceux de l'Etat et d'Alsace Lorraine.

En juillet 1937 le gouvernement engagea des négociations avec les compagnies et c'est à partir du 1^{er} janvier 1938 que la Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF) a pris en charge et exploité l'ensemble des lignes de chemins de fer d'intérêt général. A la même date l'Etat a transféré à la SNCF le droit d'exploiter les deux réseaux de l'Etat et de l'Alsace - Lorraine. La SNCF est constituée pour une durée de 45 années, c'est à dire jusqu'au 31 décembre 1982 date à laquelle son actif fera retour gratuitement à l'Etat.

Les anciens réseaux sont remplacés par cinq régions dont le siège est Paris, à savoir :

- 1 de l'Est (ancien réseau de l'Est et de l'Alsace Lorraine)
- 2 du Nord (ancien réseau du Nord)
- 3 de l'Ouest (ancien réseau de l'Etat)
- 4 du Sud-Ouest (ancien réseau P.O. Midi)
- 5 du Sud-Est (ancien réseau P.L.M.)

Depuis le 1^{er} janvier 1947, la SNCF compte une sixième région : la Méditerranée dont la direction générale est à Marseille.

Les autorails De Dietrich

Le chapitre 1 du tome III d'Yves Broncard est intitulé : « 40 années d'histoire pour les autorails De Dietrich ». L'usine de Reichshoffen « la Schmelz » (site des hauts fourneaux) est spécialisée depuis 1848 dans la construction de matériel ferroviaire remorqué.

Surproduction et sous consommation caractérisent la vie économique française en 1930, et cela concerne autant les biens que les transports. L'effondrement des productions des industries d'extraction, de la métallurgie et du bâtiment puis la mévente des produits de l'agriculture entraînent la chute du trafic ferroviaire. La vigueur de la



Banc d'essai des autorails - 1936 –
Photo : coll. Société d'Histoire

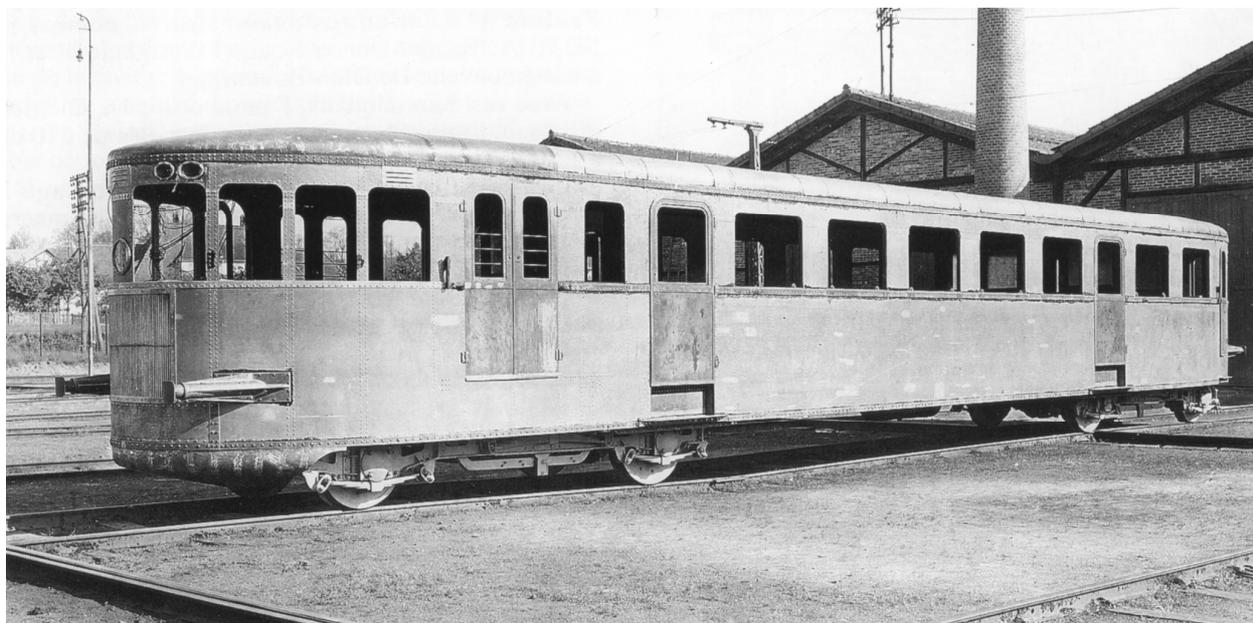


Photo : coll. Société d'Histoire

Caisse à l'état de « Chaudron » d'une automotrice De Dietrich 210 ch

concurrence automobile qui s'est développée après la première guerre mondiale est devenue inquiétante et, dans certains cas, redoutable. Jusqu'alors les grands réseaux ferroviaires français ont donné l'impression d'être en bonne santé. La crise américaine débute en février 1929 et un peu plus tard le commerce international subit un sévère ralentissement : la France est touchée et les industries d'Alsace ne sont pas épargnées. Le baron Dominique de Dietrich, né en 1892, entre à l'usine de Reichshoffen après la première guerre mondiale pour s'initier aux métiers de la construction ferroviaire. Il prend la succession de son père, Eugène de Dietrich, à la tête de la société, tout en s'occupant particulièrement de l'usine de Reichshoffen.

Le baron Dominique donne l'impulsion à l'usine de Reichshoffen

Le baron entreprend des démarches auprès des dirigeants des réseaux mais aussi auprès des fonctionnaires et des politiques locaux, régionaux ou nationaux. Entre avril 1930 et mars 1931, l'usine a livré 2125 voitures et wagons : d'abord à son client traditionnel, le réseau d'Alsace et de Lorraine (AL) réseau qui appartient à l'Etat mais dont la direction et les responsables techniques sont installés à Strasbourg. Elle fournit aussi d'autres réseaux : le Paris – Orléans (pour 50 fourgons à deux essieux), le PLM (pour 650 wagons couverts). Le réseau de l'Etat doit recevoir en 1931 des wagons frigorifiques ou isothermes et 200 couverts. Elle fournit également des châssis ou des véhicules complets aux compagnies des tramways de la région (Strasbourg, Colmar, Mulhouse) et à quelques réseaux secondaires. En septembre 1931 les résultats sont encore bons pour l'usine de Reichshoffen. Chaque jour, dix wagons couverts sortent neufs des ateliers et les commandes en portefeuille représentent une dizaine de mois de production. A la fin de l'année 1931, les prémices de la crise commencent à se faire sentir à l'usine de Reichshoffen. Le trafic des marchandises est en baisse. Le baron a, à temps, le bon réflexe de la diversification lorsque les commandes de voitures et surtout de wagons s'effondrent. Il est secondé par deux collaborateurs efficaces : le directeur, Albert Petri et le chef du bureau d'études Joseph Pujol, ingénieur des Arts et Métiers. Tous deux joueront un rôle prépondérant dans l'histoire des automotrices.

Néanmoins il faut ajuster les effectifs : les besoins en main-d'œuvre des entreprises adjudicataires des travaux d'édification et d'installation des ouvrages fortifiés de la ligne Maginot absorbent facilement l'excédent de personnel de la construction ferroviaire locale. Les effectifs ont été réduits puisque l'effectif de Reichshoffen qui était de 1 381

ouvriers en juin 1931 est descendu à 1 021 personnes. Le bureau d'études commence à travailler sur le projet « automotrice » première décision de Dominique de Dietrich dans sa recherche d'autres débouchés ferroviaires. Alors que le nombre d'ouvriers est passé à 892 au 1^{er} janvier 1933, celui des employés demeura stable, le bureau d'études étant surchargé de travail. Alors que certains constructeurs préfèrent casser les prix pour tenir, le baron déclare que c'est inacceptable pour l'entreprise. En effet le prix d'un wagon couvert, qui oscillait autour de 42.200 francs en novembre 1930 est descendu à 21.000 francs alors que le prix de revient est de 26.000 francs. S'adressant au conseil de surveillance le 2 octobre 1931 il déclara : « Vous avez sans doute entendu parler par la presse des nouvelles michelines et des essais très intéressants qui ont été réalisés. Les avis au sujet de l'avenir de ces nouveaux véhicules sont très partagés et l'opinion de certains ingénieurs en chef est qu'ils rendront des services surtout sur les petites lignes à trafic réduit où il sera possible, par leur emploi, de réaliser certaines économies. Le PLM qui étudie également la question, lance le mois prochain un concours pour la fourniture de michelines et nous avons décidé d'y prendre part ; en effet l'avenir de ces voitures est encore incertain, il peut être bon ou mauvais, mais s'il était bon, nous ne voudrions en aucun cas être écartés de cette construction par les constructeurs automobiles et les carrossiers. » Les résultats du concours du PLM ne seront officiellement connus qu'en janvier 1932 mais De Dietrich ne figurera pas dans la liste des entreprises retenues pour la construction des 22 prototypes.

Le prototype de l'automotrice 210 ch.

Dominique de Dietrich et Joseph Pujol, son catalyseur d'idées, recherchèrent une voie différente de celles qui existaient déjà. Ils raisonnaient de la manière suivante : « Démarquons nous franchement de la construction automobile en limitant l'allègement trop poussé, qui ne serait pas compatible avec la sécurité des voyageurs et la durée de vie du véhicule. Construisons léger mais solide, soit en allégeant les structures, soit en recourant à un métal léger comme l'aluminium. Utilisons un équipement de motorisation de grande série, celui des camions ; et puisque les puissances disponibles sont trop faibles, multiplions par deux le nombre de moteurs. Pour faciliter les interventions, on montera un moteur sur chacun des bogies de l'automotrice ; ce moteur sera isolé de la caisse, à laquelle il ne transmettra aucune vibration : avantage pour le confort des voyageurs... »

La carrière de la première automotrice De Dietrich a débuté officiellement le 4 mars 1932 lorsque le baron obtint du conseil de surveillance de l'entreprise l'autorisation de construire, aux risques et périls de la société, un véhicule répondant à des conditions techniques fixées par le Réseau d'Alsace et de Lorraine. Il put annoncer à son conseil que



Le prototype de l'automotrice 210 ch

Photo : coll. Société d'Histoire

« si les essais étaient satisfaisant, le véhicule serait par la suite acheté par le réseau d'Alsace et de Lorraine au prix de 500.000 francs ». Lorsque le prototype fut achevé en 1933 Dominique de Dietrich invita tout le personnel qui avait participé à l'étude et à la construction de la nouvelle automotrice. A Reichshoffen, tous montèrent dans le véhicule qui partit pour Bannstein puis emprunta la ligne privée De Dietrich menant à l'usine de Mouterhouse. Le site était champêtre, le banquet fut inoubliable : cette journée couronnait des mois d'efforts et de travail en commun. (voir photo ci-dessous, fournie par Philippe Schwartz, un des participants.)



Aménagement de l'automotrice prototype De Dietrich

L'automotrice 210 ch. De Dietrich a été brillamment lancée en juillet 1933 et ses présentations officielles ont repris en septembre, après les vacances. Deux années à peine s'étaient écoulées entre l'exécution des premiers dessins du bureau d'études et la sortie du prototype. La voiture, à caisse longue de 17,90 m et à 2 postes de conduite (donc à marche réversible) reposait sur deux bogies à deux essieux ; sur chacun d'eux était monté un moteur diesel et une transmission mécanique. Le carnet de commandes, jusque-là précaire, a enregistré 30 automotrices en octobre 1933. Au 31 décembre 1933, les réseaux ont commandé 254 automotrices à une quinzaine de constructeurs. Renault occupait la première place avec 82 voitures et De Dietrich la seconde avec 34 unités. L'effectif de l'usine est de 798 ouvriers. En août 1934 le carnet de commandes De Dietrich compte 50 automotrices mais il a fallu apporter d'importantes modifications au système de freinage. Cependant la production atteint une automotrice par semaine, comme prévu. Le baron confirme que « le personnel de conduite et d'entretien des réseaux est totalement inexpérimenté et nous subissons des avaries en service ». Comme il n'est pas toujours possible de mettre en cause l'utilisateur, De Dietrich doit absorber des dépenses d'entretien assez importantes. Le problème du choix entre le moteur à vapeur et le moteur à combustion interne était loin d'être tranché.

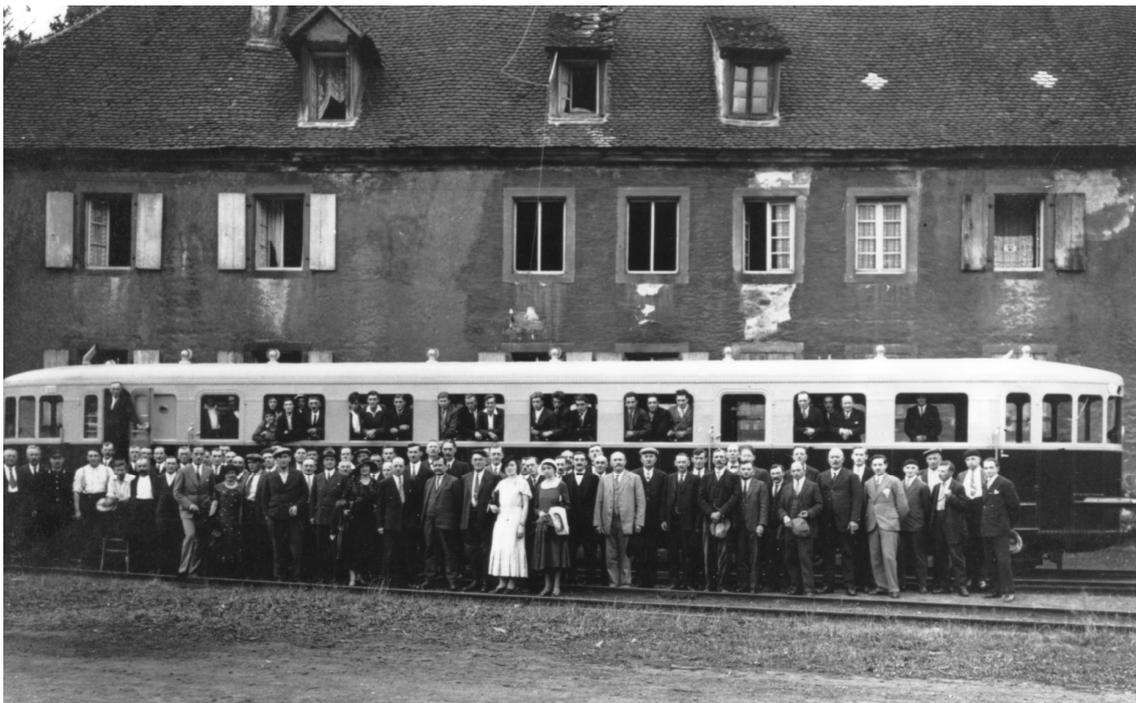


Photo : coll. Société d'Histoire

L'autorail à Mouterhouse

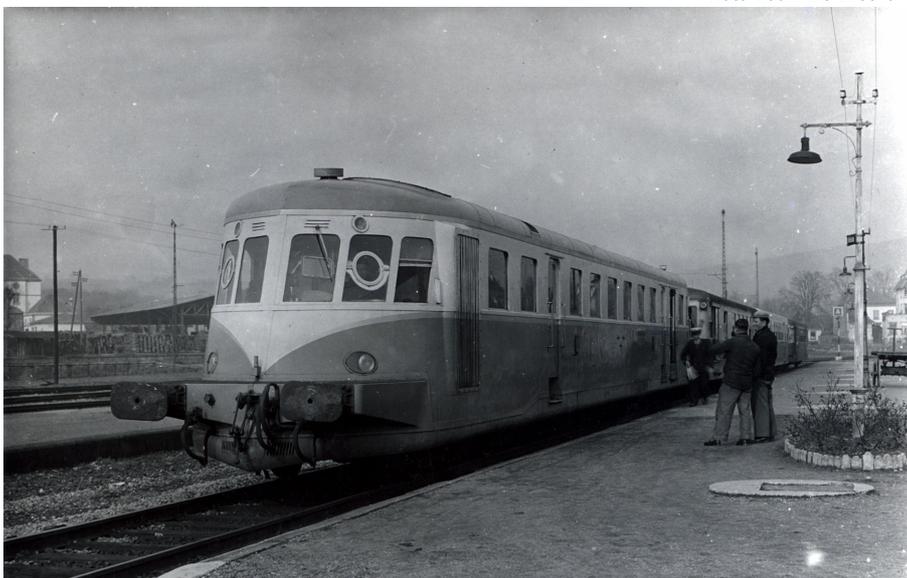
« ... Le site était champêtre, le banquet fut inoubliable : cette journée couronnait des mois d'efforts et de travail en commun. »

La motorisation à vapeur conservait de nombreux partisans qui mettaient en avant les problèmes de démultiplication et de transmission posés par les moteurs à combustion interne, le coût de leurs combustibles et la fréquence de leurs avaries. Dominique de Dietrich décida donc d'étudier également la solution du moteur à vapeur. Il fallait une chaudière légère et capable de répondre aux besoins instantanés de vapeur sans avoir besoin de chauffer longuement avant la mise en route comme les locomotives.

Photo : coll. De Dietrich

Erwin Schwander

En août 1934, la société De Dietrich créa avec Erwin Schwander, un jeune et brillant ingénieur la S.E.V. (Société d'Etudes de Véhicules) pour expérimenter le moteur à vaporisation instantanée sur une automobile, puis dans un deuxième temps, sur une automotrice roulant sur rails. En 1937 la voiture avait parcouru 10.000 km et à la veille de la guerre 40.000 km sans le moindre incident. Une comparaison avec le moteur Bugatti à essence, montre



Autorail DN11 à moteur diesel, le même existait à vapeur

que les deux moteurs délivraient une puissance comparable et que le coût du carburant consommé par le moteur Bugatti atteignit 75 francs aux 100 km contre 8,5 francs pour le moteur Schwander dont le brûleur se contentait d'un combustible bon marché. Toutefois la voiture à moteur Schwander avait son autonomie limitée à 250 km pour le réapprovisionnement en eau. En raison de l'intérêt que présentait la chaudière Schwander, Dominique de Dietrich décida de procéder dès la fin de 1935 à la construction d'un grand autorail à vapeur d'une puissance de 600 ch. En 1937, la compagnie PLM commanda à De Dietrich une automotrice à vapeur que le constructeur dota de 4 moteurs Schwander consommant de l'huile lourde et délivrant chacun une puissance de 150 ch. Hélas le prototype n'était encore achevé qu'à 80% au moment du déclenchement de la guerre. En juillet 1939, Erwin Schwander fit part à Dominique de Dietrich de ses doutes sur l'avenir du moteur à vapeur dans le transport terrestre : le moteur diesel progressait en fiabilité et bénéficiait d'un poids et d'un encombrement réduits.

Maurice Roy succéda à Albert Pétri, directeur général de l'usine, décédé sur la brèche le 27 avril 1935 à l'âge de 64 ans. Il avait été un collaborateur De Dietrich durant 36 ans.

Le 28 novembre 1935 l'une des automotrices De Dietrich qui avait été exposée au palais des chemins de fer de l'Exposition Universelle de Bruxelles et retournait à Reichshoffen, a heurté un train de marchandises à Obermodern. Dominique de Dietrich confirme : « Notre jeune mécanicien Pierre Pfalzgraff a été tué. L'agent de l'AL qui l'accompagnait est grièvement blessé. »

En avril 1936 la pénurie de commandes de wagons persiste. La fabrication de wagons, autrefois si importante à Reichshoffen devient secondaire. Celle des voitures qui maintient une cadence de trois unités par mois est favorisée en regard des ordres passés à l'industrie de la construction ferroviaire. La première automotrice 300 ch. a été présentée en juillet 1935 pour obtenir des marchés au titre du programme 1936. Le carnet de commandes des automotrices se présente ainsi : 39 automotrices du type 210 ch. et 25 du type 300 – 320 ch.

Caractéristiques des autorails De Dietrich

Type	Moteur	Bogies	Es-sieux	Trans-mission	Caisse (Longueur)	Forme	Places	Vitesse	Observations
210 ch	2 Diesel CLM *	2 Görlitz	2	Embrayage à disque + boîte de vitesse "Mylins"	17,90 m	ronde	69 pl. assises + 6 strapontins	En palier : 100 km/h En rampe : 40 à 65 km/h	
300/320 ch (640 ch double)	2 Diesel Saurer 4 temps	2 Görlitz	2	"Milius"	22,200 à 24,510 m 26,080 à 48,850 m	ronde ou pointue	20 assises en 1 ^{ère} et 2 ^{ème} 45 en 3 ^e cl. 30 en 1 ^{ère} 102 en 3 ^{ème}	Maxi autorisé 120 km/h 140 km/h	
500 ch	CLM Peugeot (1936-1938) "Saurer" (1952-1953)	2 Görlitz	2	"Milius"	26,540 m	pointue	16 assises en 1 ^{ère} et 2 ^{ème} 54 en 3 ^{ème} cl.		
1470 ch (2x 735) Fourgon auto-moteur	2 moteurs "Sulzer"	2 Görlitz		Electrique "Oerlikon"	22,530 m			120 km/h	Pour les CFA**

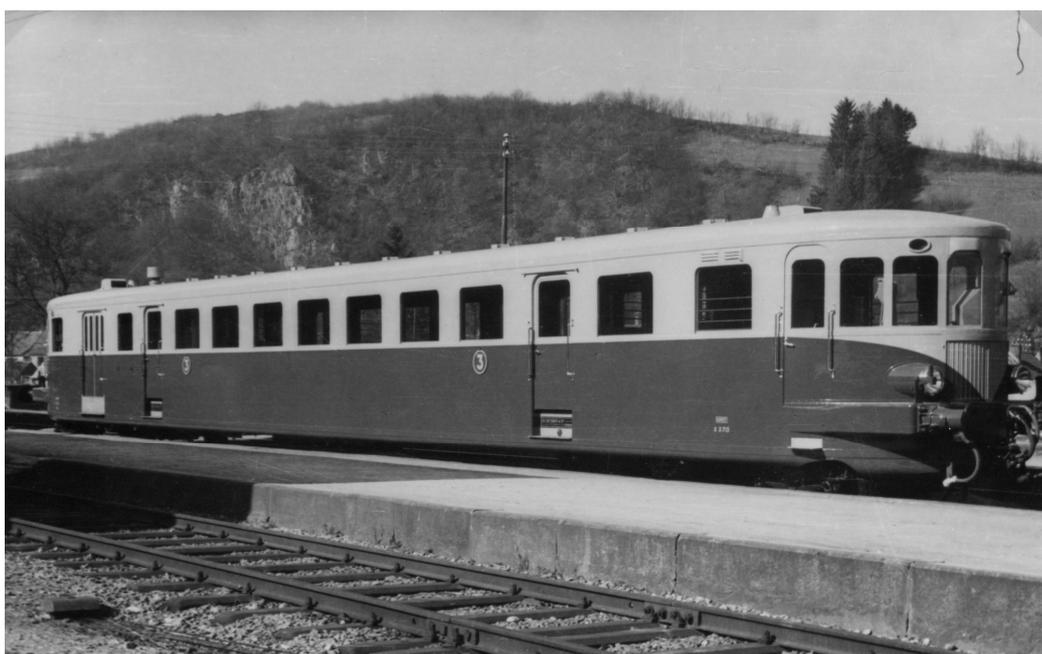
* Compagnie lilloise des moteurs 2 temps

** Chemins de fer algérien

En août 1936, 19 automotrices 320 ch. sont en service : 8 sur le PLM, 6 sur l'Est et 5 sur l'Alsace Lorraine.

*Autorail De Dietrich
320 ch*

Photo : coll. Société d'Histoire



Avec le type 300-320 ch. De Dietrich offrit aux réseaux des possibilités nouvelles :

- possibilité d'aménagements de luxe pour des services rapides ou express intervilles,
- possibilité de couplage, c'est à dire de conduite par un seul agent, de deux automotrices attelées ensemble.

En 1936, la compagnie du PLM demanda au constructeur d'étudier une automotrice plus puissante apte à tracter, sur les montagnes jurassiennes aux profils variés pouvant présenter des rampes de 25 ou 30%. Un premier marché de 2 automotrices 500 ch. était passé à De Dietrich en 1936, suivi de 4 supplémentaires signé en 1937.

Les deux premiers autorails prototypes furent livrés à la SNCF en 1938 puisqu'à partir du 1^{er} janvier 1938 l'Etat a transféré à la SNCF l'ensemble des réseaux de chemin de fer d'intérêt général.

Signalons également que le réseau de l'Est passa commande à De Dietrich de trois automotrices 270 ch. à gazogène. Réceptionnées en 1938 par la SNCF leur utilisation fut modérée. Une vitesse de 118 km/h pouvait être atteinte en palier et 87 km/h en rampe de 10%. La consommation de charbon de bois était de 100 kg sur 100 km en service omnibus. Le plein de la trémie à 500 kg assurait une autonomie de 450 km. Cependant dès septembre 1939 et surtout après juin 1940, ces autorails étaient privilégiés tandis que les restrictions de carburants pétroliers immobilisaient la plupart des autorails.



Automotrice De Dietrich 270 ch à gazogène

Dès la mobilisation du 2 septembre 1939 qui privait De Dietrich de la moitié de ses effectifs, l'usine de Reichshoffen était contrainte à une activité réduite. L'activité dut s'arrêter en mai 1940 et ne reprit qu'en juillet avec une direction allemande, dans des installations intactes mais pour d'autres fabrications. En 1940, le parc d'autorails De Dietrich de la SNCF comptait 35 unités de type 210 ch., 40 de type 320 ch., 6 de type 500 ch., 3 de type 640 ch. et 3 de type 270 ch. à gazogène.



Photo : coll. Société d'Histoire

Autorail 600 ch

Nous passons sous silence l'"Austro-Daimler", une automotrice légère montée sur roues élastiques équipées de pneumatiques. Il était question un moment donné de diffuser ces automotrices auprès des réseaux ferroviaires français. Il n'a été demandé qu'un seul véhicule. « *L'automotrice Austro-Daimler version française, à la marque De Dietrich de Niederbronn et de la Lorraine de Lunéville : une aventure sans lendemain !* » (Yves Broncard). Nous avons publié dans l'annuaire N° 13 de 1993 le compte rendu de l'accident du

1^{er} juillet 1936 où l'automotrice Austro-Daimler assurant une navette Bannstein – Mouterhouse fut détruite dans des circonstances tragiques.

Les 78 autorails De Dietrich comptabilisés en 1946 furent regroupés et affectés à la région Est. Seuls les 5 du type 500 de Besançon restèrent dans la région Sud-Est en raison de leur puissance et de leur aptitude à remorquer sur les lignes difficiles du Jura. Il faudra attendre 1950 pour que l'effectif soit porté à l'issue de la livraison des 20 autorails commandés en 1948. De nombreux mois furent nécessaires pour réparer les destructions subies par l'usine de Reichshoffen pendant la guerre. Néanmoins la reprise d'une production fut rapide. En 1947 l'effectif de Reichshoffen était de 996 ouvriers, 198 prisonniers de guerre et 196 employés. En 1950, l'effectif avait augmenté de 50% : 1512



Motrice R.G.P. 800 ch (Relations à Grands Parcours)

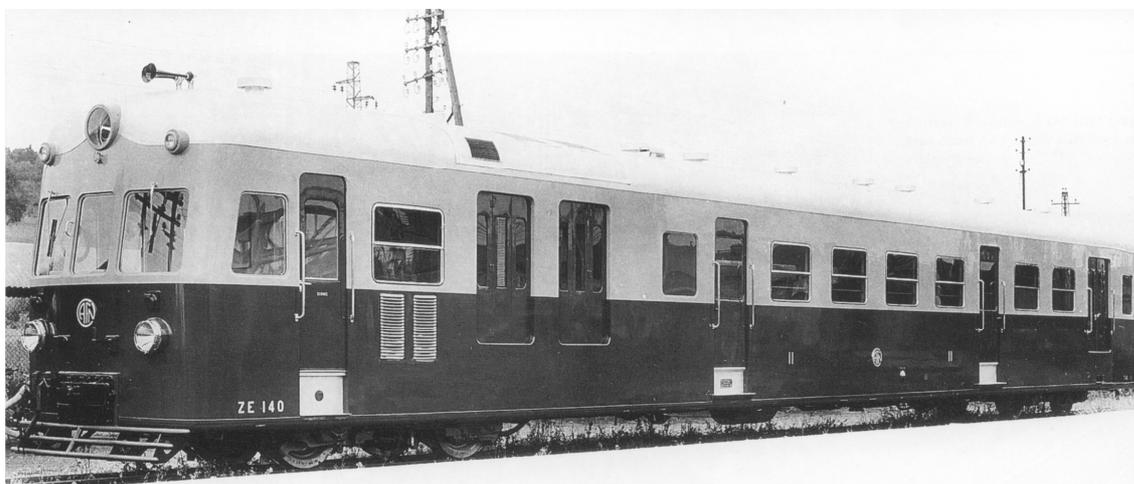
Photo : coll. Société d'Histoire

ouvriers, 103 apprentis, 77 ouvriers étrangers et 274 employés. Dès la reprise, Pierre Boyer avait remplacé Maurice Roy au poste de directeur de l'usine de Reichshoffen. Des modifications sont intervenues dans la fabrication des divers types. Si la conception des autorails 210 ch. et 320 ch. était dans la lignée des véhicules métropolitains, des différences notables marquaient la spécificité du produit dem-

mandé par l'outre-mer (Tunisie, Maroc, Syrie, Madagascar, Côte d'Ivoire, Sénégal, Niger, Congo ...). C'est ainsi que De Dietrich a livré de 1958 à 1964/65, trente autorails à voie métrique pour l'O.F.E.R.O.M. (l'office des chemins de fer de la France d'outre-mer).

*L'autorail
De Dietrich
type : " OFEROM "*

Photo : coll. Société d'Histoire



Une commande OFEROM du 30 mai 1962 concernait deux autorails 500 ch. de type court à destination de la Régie des chemins de fer du nouvel Etat du Mali. C'était la dernière commande de cet organisme dont les achats d'autorails s'étaient effectués auprès des Ets Billard de Tours, puis des Ets "Soulé" de Bagnères-de-Bigorre. En 1965, la livraison du deuxième autorail du marché de 1962 marque la fin de la période de trente ans durant laquelle la société De Dietrich aura consacré une part prépondérante de ses activités, en tant que constructeur ferroviaire, aux autorails. Pour De Dietrich ce fut le retour aux activités développées avant la crise de 1930 : construction des voitures et des wagons. La SNCF associa largement son partenaire alsacien aux commandes marquant le renouvellement et la modernisation de son parc de voitures.

L'autorail présidentiel XD 2511

Au titre d'un marché avec le réseau de l'Etat, l'usine De Dietrich de Reichshoffen livra en 1937, cinq automotrices 320 ch. à forme étrave ou pointue numérotées ZZy 24817 à 24821 lors de la livraison et renumérotées ZZD 2511 à 2515 par la SNCF en 1938. En 1947 le symbole de numérotation des autorails ZZ est remplacée par X sauf l'autorail ZZD 2512 entièrement détruit dans le bombardement du 18 avril 1944. Les autorails XD 2511 et XD 2514 appelés autorails de commandement avaient reçu un aménagement. Jusqu'à la fin des années 60, les deux autorails de commandement transportèrent nombre d'officiels, hauts fonctionnaires, hommes politiques, délégations d'organismes ou

d'entreprises. Le président de la République René Coty les utilisa plus de 30 fois. En fin de semaine le général de Gaulle les utilisa parfois de Paris à Bar-sur-Aube, gare proche de sa résidence privée de Colombey-les-Deux-Eglises, surtout lorsque les prévisions météorologiques étaient mauvaises.



**L'autorail
présidentiel
XD 2511**

Photo : coll. Association De Dietrich

En 1962, la nouvelle numérotation fut appliquée : XS 42511 et XS 42514. Le 19 novembre 1968, eut lieu le dernier voyage par autorail XS 42514 du général de Gaulle avant son retrait des affaires de l'Etat. Sa radiation des effectifs fut prononcée en 1973 seulement puis démolie. L'autre De Dietrich XS 42511 réformé en 1973 était stationné dans l'enceinte de l'établissement de la société Coca-Cola de Moncel-les-Lunéville où il servait pour la réception de visiteurs. Sa caisse et son aménagement ont souffert de cette période. Il retourna à la SNCF lors de la fermeture de cette usine en mars 1994 et fut transféré à Blainville-sur l'Eau. Il est devenu propriété du musée du chemin de fer de Mulhouse qui a confié la restauration et le gardiennage à l'association De Dietrich. Le véhicule est retourné à Reichshoffen (où il a été construit) le 20 septembre 1996 après un périple routier depuis Blainville-sur-l'Eau. A quand la restauration d'un engin qui inspire quelques craintes en regard du coût de la remise en état ?

Statistiques de la production d'autorails (jusqu'en 1985)

Autorails	Export	France	Total
210 ch	4	35	39
300/320 ch forme ronde	10	53	63
320/500 ch forme pointue ou étrave	0	16	16
640 ch double forme pointue	12	3	15
400 ch double forme pointue	12	0	12
Triple forme pointue	13	0	13
270 ch forme pointue gazogène	0	8	8
"Picasso" 300 ch unifié	0	21	21
RGP ₂ (Relations à grands parcours)	0	20	20
RGP ₁	0	18	18
RGP ₁ TEE	0	11	11
OFEROM (Office des chemins de fer de la France d'outre mer)	18	0	18
Fourgons automoteurs	26	0	26
Diesel – électrique 825 ch	5	0	5
Transformations autorails	2	1	3
Total	102	186	288