

Des Glouglous aux Pointus

LES AUTORAILS DE DIETRICH

Dans les années 1930, De Dietrich, pour faire face à la crise économique, diversifie son activité ferroviaire et se lance dans la construction d'autorails. La firme étudie dans un premier temps un autorail de 210 ch, présenté aux réseaux en juillet 1933: le début d'une longue lignée.

Texte: Aurélien Prévot

LA SÉRIE X 3700, CONSTRUITE
APRÈS GUERRE, EST
RECONNAISSABLE À SON
TROISIÈME PHARE, POUR
CIRCULATION EN ALLEMAGNE.

© © Y. Broncard





Vue du poste de conduite d'une autorail X 3700 jumelé avec l'un de ses homologues placé en tête.

© Y. Broncard

De Dietrich innove avec son 210 ch équipé de deux postes de conduite mais surtout de deux moteurs. La solution bimoteur présente de nombreux avantages. En cas de panne d'un moteur, il en reste toujours un pour poursuivre le service à vitesse réduite. Pour le constructeur, les « petits » moteurs diesel sont plus nombreux et moins volumineux. Ils sont donc logés directement sur les bogies ce qui facilite la maintenance et abaisse le centre de gravité de l'engin. De 105 ch chacun, les moteurs fournis par la Compagnie Lilloise de Moteurs (filiale de Peugeot) sont peu puissants, ce qui oblige De Dietrich à construire une caisse aussi légère que possible. Les aménagements intérieurs diffèrent d'une compagnie à l'autre : compartiment à bagages agrandi à l'État, compartiment de première/deuxième classe à l'Est... Ils sont rapidement surnommés « Glouglous » en raison du bruit de leurs moteurs deux temps à pistons opposés. Sur l'AL, ces autorails assurent un service omnibus entre Strasbourg et Mulhouse et vers les vallées vosgiennes. Les huit engins de l'Est sont basés à Vitry-le-François. Les dix exemplaires de l'État sont basés à Rennes pour un service omnibus vers Laval, Le Mans, Mayenne, Quimper et Saint-Malo. Quant aux dix exemplaires du PO-Midi, ils sont regroupés à Agen pour circuler sur la ligne vers Auch et Tarbes, puis, à partir de 1937

entre Carcassonne, Quillan et Axat. Quatre engins sont détruits durant la Seconde Guerre mondiale. Les trente-et-un autorails restants sont regroupés à l'Est, répartis entre Mohon, Vitry-le-François, Strasbourg et Île-Napoléon. Ils reçoivent quelques modifications comme l'installation de l'attelage Willison pour permettre les circulations en jumelage et sont tous radiés avant septembre 1960.

Les cabines arrondies

at reçoit six exemplaires identiques à ceux de l'AL qu'il base à Rennes. L'Est commande deux séries. Les six premiers sont des autorails de luxe d'une longueur de 22,20 m avec plate-forme d'accès centrale (comme

au PLM donc), équipés de seize fauteuils Pullman en première classe avec tablette, et de quarante fauteuils cuir en deuxième classe. Basés à Noisy-le-Sec, ils peuvent atteindre les 130 km/h. La compagnie les utilise pour des liaisons rapides entre Paris d'une part, Nancy ou Charleville d'autre part. En 1938, ils rejoignent les 210 ch à Vitry-le-François et à Langres. La seconde série est composée de huit exemplaires sur le modèle du PLM toujours mais avec un aménagement intérieur légèrement différent. Les autorails sont basés à Langres (avec deux autres exemplaires commandés par le PLM mais livrés à la SNCF qui choisi de les regrouper avec ceux de l'Est) pour des circulations vers Bar-sur-Seine,

LES DIFFÉRENTES SÉRIES D'UN COUP D'ŒIL

Puissance	Nombre	Origine	Immatriculation SNCF
210 ch	35	AL, Est, État, P.O-Midi	entre XD 1001 et XD 1210
300 et 320 ch cabines arrondies	65	AL, Est, État, PLM, SNCF et CFL	entre X 42001 et X 42630, et X 3701 à 20
320 ch Pointus	9	État, SNCF	XD 2511 à 2515 et XD 2521 à 2524
500 ch	6	PLM	XD 4001 à 6 puis X 44001 à 6 après 1962
270 ch (gazogène)	8	État, SNCF	XD 3001 à 3 et XD 3011 à 15
Prototype à vaporisation rapide	1	De Dietrich	DN 11 puis X 49011 après 1962



© JHR naud, coll. Roger Thévenin

L'X 42102 est un autorail d'origine Alsace-Lorraine. Il assure un bon service sur les antennes vosgiennes dans les années 60.

Chaumont, Paris et Troyes en remplacement des ABJ.

Les X 3700 dès 1948

La dernière commande date de 1948. La SNCF qui ne peut attendre ses autorails unifiés X 3800, acquiert vingt autorails dérivés du modèle AL, numérotés X 3701 à 3720. Ils sont équipés de sièges standard SNCF, ont des portes pliantes pour le compartiment à bagages et sont munis de traverses de tamponnement à attelages standards (ils peuvent tracter une remorque de 30 t). Ils ne sont par contre pas couplables. Ils sont livrés en 1949-1950 à Nancy-Ville puis mutés en 1951 à Metz-Sablon à la fermeture du centre-autorails de Nancy. La SNCF les emploie pour des services omnibus autour de Nancy et Metz. Les Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) suivent l'exemple de la SNCF et commandent à leur tour dix autorails supplémentaires livrés entre février et novembre 1949. Les aménagements intérieurs seront par contre différents. Lors des passages en révision générale, les 300 et 320 ch des anciennes

compagnies bénéficient de modifications : remplacement du chauffage par gaz d'échappement par un chauffage autonome plus sûr, pose d'un attelage unifié allégé (sauf sur les XD 2511, 13, 14 et 15 qui conservent le Willison). L'arrivée des autorails unifiés spécialise la série, regroupée à Metz et Strasbourg, à des services omnibus. Ces autorails sont radiés entre 1972 et 1976.

Les Pointus

Dans l'Entre-deux-guerres, les constructeurs ferroviaires n'échappent pas à la mode de l'aérodynamisme et De Dietrich modernise donc ses autorails en les dotant d'une face avant pointue, d'où leur surnom. Inaugurée sur les autorails à voie métrique pour la Tunisie, cette nouvelle face avant est reconduite sur les autorails livrés à l'État en 1937 ce qui augmente leur longueur à 26,08 m (contre 24,51 m pour les cabines arrondies). Globalement similaires aux précédents engins livrés, ils se distinguent (outre leur face avant) par des portes pliantes pour l'accès au compartiment à bagages et au

déplacement des WC au milieu de la grande salle des voyageurs pour augmenter la capacité du compartiment à bagages. La porte d'accès opposée au compartiment à bagages est avancée vers le milieu pour agrandir le petit compartiment d'extrémité. Couplables, ces autorails sont basés à Rennes pour des services identiques à ceux des autorails 320 ch. L'autorail ZZ D 2512 est détruit dans un bombardement. Les quatre exemplaires restants sont réaménagés après la guerre (cuisine, salle à manger, chambres...) et affectés aux voyages de personnalités politiques ou de la direction de la SNCF. Ils sont alors basés à Noisy. Deux sont utilisés ensuite comme autorails de commandement tandis que les deux autres sont réaménagés en 1952 pour assurer, en deuxième classe, le rapide Dijon - Genève de 1953 à 1954 avant leur remplacement par une RGP. On les retrouve ensuite au Nord pour assurer des Paris - Dunkerque puis les premières Flèches d'Argent. À la fin 1956, ils sont transformés en fourgons pour les NMPP pour le transport des journaux entre Paris et Nancy. Une seconde série est commandée par



© Y. Broncard

L'X 44001, vu ici à Besançon, est le représentant d'une série puissante de 500 CV.

la SNCF et est livrée en 1942. Les différences sont minimales, et ils sont affectés à Strasbourg. Entre 1937 et 1938, le PLM commande des autorails de 500 ch. Pour loger le nouveau moteur diesel à deux temps, l'empattement du bogie est augmenté et passe à 3,90 m. La caisse est donc également agrandie (et passe à 27,41 m). Équipés d'origine de traverses de tamponnement, ces autorails ne sont pas couplables mais aptes à remorquer. Ils sont affectés à Besançon jusqu'à leur radiation. L'Est, qui souhaite des autorails de plus grande capacité, commande à De Dietrich des autorails doubles. Les trois engins livrés à la SNCF sont revendus au Méditerranée-Niger et ne circulent donc pas en France. En 1951, De Dietrich construit, suivant le même modèle (mais avec un aménagement intérieur différent), douze autorails doubles pour les Chemins de Fer Algériens.

Des gazogènes...

Avant même la Seconde Guerre mondiale, De Dietrich étudie pour l'État des autorails à gazogène. La firme abandonne la solution à deux moteurs au profit d'un unique moteur à essence Panhard réglé pour fonctionner au gaz pauvre. Plus courts (22,85 m), ils sont affectés à Rennes où ils sont très largement employés durant la guerre vers Châteaubriant, Saint-Brieuc et Pontivy. La SNCF en commande

donc de nouveaux, livrés en 1942 et affectés à Noisy pour circuler entre Bondy et Aulnay. En 1948, ils sont transformés pour fonctionner à l'essence et retrouvent leur puissance d'origine : 360 ch, ce qui impose diverses modifications. Ils reçoivent des traverses de tamponnement au début des années 1950 et un moteur diesel. Après guerre ils sont affectés à Noisy-le-Sec, Vitry-le-François et Vesoul. Ils sont réformés au début de 1960, sauf l'XD 3015 affecté au service des installations fixes à Noisy puis à Metz avant d'être radié en 1979.

Et un prototype

La série des Pointus ne serait pas complète sans mentionner l'étonnant prototype

imaginé par Schwanger. Sorti en 1948, il fonctionne grâce à quatre chaudières au fioul logées sous le châssis. Les bogies reçoivent deux moteurs à vapeur compound à deux pistons entraînant chacun un essieu. Ce prototype, outre une caisse entièrement nouvelle, se distingue des autres Pointus par l'absence de grille de refroidissement en face avant. Les essais sont concluants mais sans suite. Cet autorail est ensuite employé pour tester la nouvelle boîte huit vitesses destinée aux EAD avec installation d'un moteur Saurer de 480 ch. L'autorail, repeint à la manière des RGP (vert et crème) est utilisé en service commercial entre Haguenau et Wissembourg où il tracte jusqu'à trois remorques unifiées. ■



© Y. Broncard

Cet autorail fait partie d'une petite série d'origine Etat, immatriculés X 42521 à 24 à la SNCF.