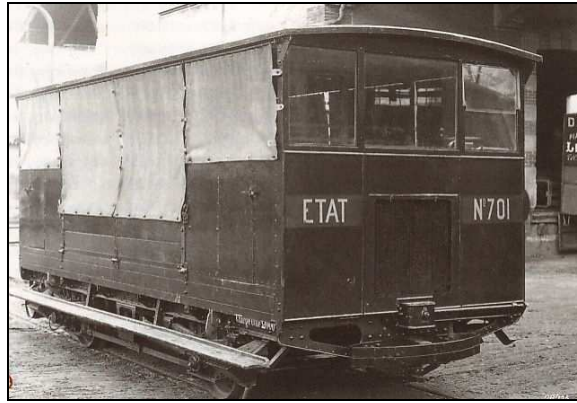


Draisine Renault (ex Etat).



Origine :

- réseau de l'Etat n^{os} 701 à 815.
- compagnie du Nord n^{os} 2 R 215 à 2 R 220.

Constructeur - châssis : Linke-Hoffman-Busch à Breslau (aujourd'hui Wroclaw) au titre de réparations de guerre.
- caisse : Renault.

Date de construction : 1930.

Moteur : diesel Georges Irat (licence allemande DOG).

Puissance : 40 ch.

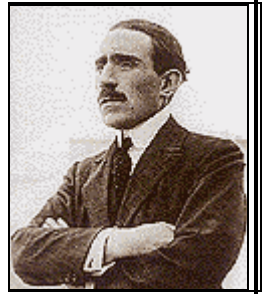
Commentaires :

- Ces draisines avaient été commandées par le réseau de l'Etat dans le but de moderniser le service de l'entretien des voies, sous l'impulsion de Raoul Dautry, directeur de ce réseau. Un brevet de capacité pour leur conduite avait d'ailleurs été créé à l'intention des cantonniers.
- Ces engins ont eu une très longue carrière, certaines étant restées en service jusqu'en 1980. Une partie de la série avait d'ailleurs été remotorisée et recarrossée.
- Après la création de la SNCF en 1938, elles ont été affectées sur toutes les régions. L'exemplaire préservé par le CEF-Nord (749) a été restauré dans l'aspect que présentaient les unités affectées sur la région Nord vers 1950.
- D'autres exemplaires ont été sauvegardés par des associations :
 - . la 713 sur le chemin de fer du Bas-Berry à Ecueillé (36).
 - . la 734 sur le chemin de fer des Hautes Falaises aux Ifs (76).
 - . un exemplaire inconnu sur la Tranvap à Connerré (72).
 - . la 760 sur les Trains à vapeur de Touraine à Richelieu (37).

Louis RENAULT (1877-1944).

Il naît dans une famille bourgeoise parisienne. En 1891, âgé de 14 ans, passionné de mécanique et d'électricité, il installe un atelier au fond du jardin de la résidence secondaire familiale à Boulogne-Billancourt près de Paris.

En 1898, âgé de 21 ans, il construit sa première voiturette en modifiant un tricycle et il décide de devenir constructeur d'automobiles. Quelques mois plus tard, il dépose le brevet de sa boîte de vitesse à "prise directe" à l'origine de sa fortune et adoptée par tous les constructeurs automobiles de l'époque. Ses grands succès en compétition automobile font sa célébrité et le succès de ses commandes.



En 1902 les usines Renault s'étendent sur 7 500 m² à Boulogne Billancourt avec plusieurs modèles au catalogue. Louis invente et dépose le brevet du turbocompresseur.

En 1903 Louis perd dramatiquement son frère Marcel, âgé de 31 ans, victime d'une sortie de route lors de la course automobile Paris-Madrid. Traumatisé par cette mort, il abandonne définitivement la compétition et recrute des pilotes expérimentés pour piloter ses voitures partout dans le monde. Louis transforme ses installations artisanales en industrie de production de série et devient le premier constructeur automobile français.

En 1914, l'usine fabrique plus de 4 200 véhicules par an et emploie plus de 5 000 employés. La plupart d'entre eux sont mobilisés pour la Première Guerre mondiale et remplacés par des femmes pour participer à l'effort de guerre en fabriquant camions, ambulances, brancards, plus de 8 millions d'obus pour l'armée française et 14 500 moteurs d'avions pour les alliés (premier producteur français de moteurs d'avion). Les taxis Renault sont réquisitionnés sous le nom de **Taxis de la Marne** pour envoyer 4 000 hommes de troupe sur le front et remporter une première victoire historique ultra médiatisée.

En 1917, Louis dessine et construit le premier char mitrailleur léger Renault FT 17 aux qualités remarquables, qui aident à la victoire finale de 1918. Sa contribution exceptionnelle à la victoire des Alliés fait de lui un héros international.

En 1922, Louis lance sa première chaîne de montage moderne et en 1929 il démarre sa grande usine sur l'île Seguin à Boulogne Billancourt, emblème de progrès industriel et symbole de luttes sociales. Il entre également en compétition effrénée avec son grand rival André Citroën, au dépend des petits constructeurs qui disparaissent.

En 1936, suite à la victoire du Front populaire aux élections législatives d'avril, les ouvriers de Renault Boulogne Billancourt deviennent les leaders emblématiques de l'amélioration des conditions de travail et de vie en France.

En 1939 les usines de Billancourt sont parmi les premiers fournisseurs de matériel de guerre pour l'armée française. En mai 1940, Louis Renault s'envole pour les Etats-Unis afin d'y accélérer la production de chars de combat. Mais il est trop tard. En son absence, les usines Renault sont en effet passées sous administration nazie.

A la libération de Paris, il est accusé de collaboration. Le 23 septembre 1944, il est incarcéré à la prison de Fresnes où il est mis au secret pour "commerce avec l'ennemi nazi". Sa santé se dégrade rapidement. Il décède le 24 octobre 1944.

Le 16 janvier 1945, une ordonnance du Gouvernement provisoire de la République française, présidé par le général de Gaulle, prononce la dissolution de la société Renault et sa nationalisation sous le nom de « Régie nationale des usines Renault ».

RENAULT et le rail.

Le début des productions ferroviaires de Renault correspond à la fin de la première guerre mondiale, lorsqu'il s'est agi, après quatre ans de commandes militaires, de reconvertir les usines à des fins civiles. Le premier autorail sorti (type KA) en 1922 n'est ni plus ni moins qu'un camion adapté à la circulation sur rails. Mais c'est l'autorail VH, produit à une centaine d'exemplaires entre 1933 et 1935, et équipé du nouveau moteur diesel à 12 cylindres en V de la marque, qui consacra Renault comme le premier constructeur français en la matière. Ce succès fut suivi par celui de l'ABJ (149 exemplaires produits entre 1935 et 1949), qui sera, du reste, largement exporté. Suivirent ensuite les ABV, ADP ; ADX ; AEK... A noter que les productions (tous secteurs confondus) étaient désignées - dans l'ordre - par des lettres avant 1945, puis par des nombres ensuite.

Après la seconde guerre mondiale, Renault produisit encore beaucoup d'autorails unifiés pour la SNCF (appartenant aux séries X 5500/5800 ; X 3800 ; X 2400 ; X 2800) ainsi que des locotracteurs (dont le type 5240 pour les HBNPC), et même trois locomotives prototypes à turbine (licence Pescara). Une mention spéciale doit être faite pour les dix autorails panoramiques X 4200 construits pour la SNCF en 1959 : ceux-ci recelaient beaucoup d'innovations techniques, comme leur dôme construit entièrement en plastique moulé (comme le toit surélevé des camionnettes « Estafette » contemporaines) ! On peut considérer que l'autorail X 2919, livré à la SNCF le 04 juillet 1962, est le dernier véhicule ferroviaire construit entièrement par Renault.

Les véhicules de chemin de fer construits par Renault se sont montrés particulièrement robustes : certains autorails ABJ sont restés en service pendant 40 ans sans subir la moindre modernisation ; d'autre part, en 2007, certains autorails X 2800, construits en 1957 et ayant plus de six millions de kilomètres au compteur, sont encore en service à la SNCF, tandis que les Chemins de fer de Provence utilisent toujours plusieurs autorails ABH mis en service en ... 1936 !

Après la fermeture de l'usine de Choisy le Roi, la firme se recentra, en matière de véhicules industriels, sur la construction de poids-lourds et devint Renault Véhicules Industriels en 1980 (lors du rachat de Berliet) puis Renault Trucks en 2003 (après cession de la branche cars et bus à Iveco). Aujourd'hui, Renault Trucks concourt encore modestement à la construction ferroviaire en fournissant des systèmes de transmission pour métros et tramways, ainsi qu'en livrant les moteurs diesel nécessaires à la remotorisation des locotracteurs Y 8 000 de la SNCF, sans oublier la réalisation de quelques véhicules rail-route spéciaux pour la maintenance des lignes de tramway...

Raoul Dautry (1880-1951).



Ingénieur, dirigeant d'entreprises publiques et homme politique français, né à Montluçon (Allier) et décédé à Lourmarin (Vaucluse).

Après ses études à l'École Polytechnique (Promotion 1900), il entame une carrière à la Compagnie des chemins de fer du Nord. Il met au point en 1914 un système de circulation des trains permettant aux renforts de se rendre sur le front (bataille de la Marne). Il occupe d'importantes fonctions dans les chemins de fer : il est président de la compagnie des chemins de fer de l'État de 1928 à 1937. Lors de la création de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) en 1938, il devient membre de son conseil d'administration.

Dautry est ministre de l'Armement du 20 septembre 1939 au 16 juin 1940 (gouvernements Daladier et Reynaud). Il obtient l'accord de Daladier pour envoyer une mission en Norvège chercher le stock disponible d'eau lourde convoité par les Allemands. Il essaie en vain de convaincre les hommes politiques de continuer la guerre en 1940 puis se retire du gouvernement lorsque s'imposent l'armistice et l'État français.

A la Libération, il est nommé ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme dans le gouvernement du général de Gaulle du 16 novembre 1944 au 20 janvier 1946. Par la suite, il devient administrateur général du Commissariat à l'énergie atomique (CEA). C'est lui qui choisit le site des installations du CEA à Saclay.

En 1946, il est élu à l'Académie des sciences morales et politiques.

Il a été maire de Lourmarin. et Grand Officier de la Légion d'honneur.

Un lycée, une école primaire et un stade de Limoges, ainsi que de nombreuses avenues, rues et places de diverses villes portent le nom de ce précurseur.

L'œuvre de Raoul Dautry dans les chemins de fer.

A la Compagnie du Nord...

- l'acheminement des renforts au moment de la bataille de la Marne (1914).
- la construction de la « ligne des cent jours » Feuquières-Ponthoile pour alimenter le front de la Somme (1918).
- la création des trains-parcs, permettant de rétablir rapidement les lignes détruites lors des combats.
- la construction, pour le personnel, des cités-jardins (Arras, Lens, Tergnier) , faites d'habitations confortables, et munies d'écoles et d'installations sportives (mais surtout pas d'estaminets) !

Sur le réseau de l'Etat...

- l'électrification de la ligne Paris-Le Mans (1937), la plus moderne en France à l'époque, avec une recherche architecturale poussée, tant pour les véhicules (locomotives 2D2, automotrices de ramassage, voitures « Saucisson »...) que dans les installations fixes (gare et poste d'aiguillages de Versailles-Chantiers).
- Le développement rapide des autorails (en 1934, la moitié des autorails français appartiennent aux chemins de fer de l'Etat) permettant d'assurer à moindre coût la desserte des lignes secondaires.
- L'amélioration sensible des conditions de travail des agents (mécanisation progressive des chantiers de voies, vêtements de pluie «Dautry »).
- L'assainissement financier de ce réseau.
- L'amélioration notable de l'image de marque de ce réseau (un autorail Bugatti atteint 192 km/h entre Connerré et Le Mans en 1933).

Ailleurs...

- les premiers décrets de coordination rail-route (1934) redéfinissant la place de chaque mode de transport.

Les chemins de fer de l'Etat.



Le réseau de l'Etat fut constitué (loi du 18 mai 1878) par le rachat, d'un montant total de 500 millions de francs de l'époque, d'un ensemble hétérogène de lignes éparpillées dans l'Ouest et le Sud-Ouest de la France, totalisant 2615 km, certaines d'intérêt général, d'autres d'intérêt local, et toutes notoirement déficitaires, les compagnies exploitantes ayant, dans bien des cas, fait faillite. Ces lignes, utilisant chacune un matériel différent, ne desservaient aucun centre économique important, d'où leur faible trafic, et n'avaient de plus aucun accès vers Paris, ce qui rendait le réseau de l'Etat inexploitable dans cette configuration.

La priorité des dirigeants du réseau fut de construire une ligne directe de Paris à Bordeaux pour structurer ces lignes éparses. Cet itinéraire Paris - Bordeaux « par l'Etat », concurrent de celui de la compagnie Paris-Orléans, ne fut achevé qu'en 1893, et fut handicapé dès le départ par un profil médiocre et la desserte intermédiaire d'aucune ville importante.

Le 11 juillet 1908, le réseau de l'Etat racheta la Compagnie de l'Ouest, qui était lourdement déficitaire. Il s'agissait en fait d'une nationalisation déguisée.

Lors de la première guerre mondiale, le matériel, du fait des réquisitions opérées par l'autorité militaire, fut soumis à rude épreuve, et la situation financière du réseau dégradée, et même empirée par la grande grève de mai 1920, la crise économique de 1929 et la concurrence routière naissante. Durant toute cette période, très peu de nouvelles lignes furent construites.

Nommé à la tête du réseau en 1929, Raoul Dautry s'attacha énergiquement à en améliorer l'image en le modernisant et en redressant sa situation financière.

Le 1^{er} janvier 1934, le réseau de l'Etat se vit rétrocéder par la Compagnie PO-Midi l'ensemble des lignes du sud de la Bretagne (loi Paganon du 08 juillet 1933). Cette même année, le premier décret-loi relatif à la coordination rail-route allait entraîner la fermeture de nombreuses sections de ligne au service voyageurs.

Le 1^{er} janvier 1938, la création de la SNCF entraîna la disparition des anciens réseaux, dont celui de l'Etat.

Nota : le film de Jean Renoir « La bête humaine » (avec notamment Jean Gabin et Julien Carette), tourné en 1938 sur l'ex-réseau de l'Etat (au tout début de la SNCF) restitue bien l'atmosphère générale de la fin de ce réseau.