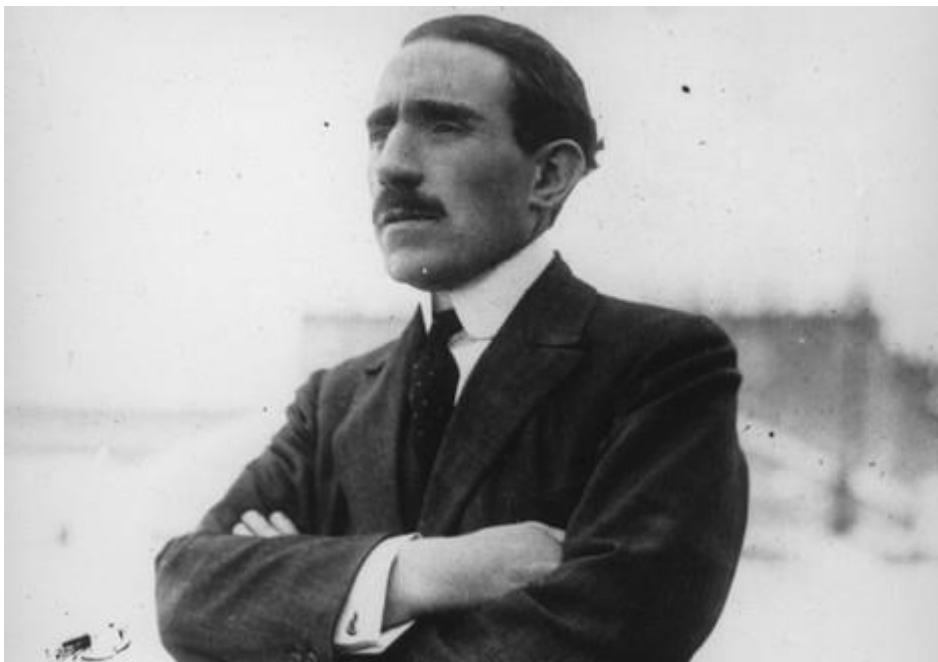


Louis Renault dit : L le maudit et Histoire (rapide !) des courses automobiles

Louis Renault: L le maudit



PUBLIÉ PAR SÉBASTIEN DUVAL LE 11 MARS 2011

Le fondateur de Renault est sujet à polémique. Bienfaiteur de l'industrie Française ou tyran sans égard pour les ouvriers? Patriote ou collaborateur de la pire espèce ?

Comme beaucoup de biographies, celle de Louis Renault a été polie au fil des années pour devenir davantage romanesque.

Voici l'atelier où est « né » ce qui deviendra l'entreprise Renault. Une cabane de jardin de Boulogne-Billancourt. On pense à Henry Ford, électricien illettré, fils d'émigrants Irlandais miséreux, qui construit sa première voiture dans son salon. Sauf que Louis Renault est ni miséreux, ni illettré. Alfred Renault est un tailleur poussé par l'exode rural à Paris. Il investit ses économies dans une fabrique de boulon et fait fortune. A partir de là, les Renault prennent des allures de grande famille bourgeoise. Louis, le benjamin, tient le rôle du petit dernier à qui l'on permet

tout. Il veut arrêter le lycée pour bricoler? Pas de problème, on lui donne même la remise !



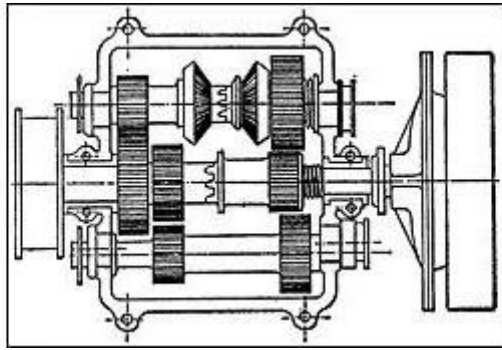
Le petit Louis Renault se passionne pour la mécanique. Il n'a que 9 ans, en 1886, lorsque Daimler et Benz construisent leurs premières voitures. Il est donc aux premières loges pour assister à l'arrivée de l'automobile.

La remise de jardin est transformée en atelier de mécanique, avec machine-outils :



Le talon d'Achille des premières voitures, ce sont les moteurs. Trop petits, trop rustiques et trop fragiles, ils sont poussifs et ont un très faible rendement. Pour l'améliorer, Louis Renault invente la boîte de vitesses, en 1897 (sans savoir que Leonard de Vinci a eu la même idée quatre siècles plus tôt.)

A l'époque, il travaille comme dessinateur pour Delaunay-Belleville.



L'année suivante, Louis Renault construit sa première voiture, la Type A.

D'après la légende, il se rend avec à un diner Parisien où l'attendent des amis (qui sont autant d'investisseurs potentiels.)

En fin de repas, il leur parie qu'il peut monter la rue Lepic avec son modeste engin. La cote est assez raide, mais la voiture s'en sort. Les amis sont conquis et Renault de réunir le capital nécessaire pour fonder son entreprise.



En attendant de produire en série, il crée d'autres prototypes. En 1899, en partant d'un châssis identique à celui de la type A, il conçoit la type B de 1899, plus puissante (2,75ch contre 1,75ch!) et plus confortable.

Il a surtout une idée incroyable pour l'époque. A savoir qu'il fait réaliser une carrosserie fermée par Labourdette. Il faudra une vingtaine d'année pour que l'idée d'une voiture à toit en dur se généralise, mais si votre voiture en a un, c'est grâce à Renault!



En 1900, Louis Renault fonde avec ses frères Marcel et Fernand la société Renault Frères. Louis, inventeur solitaire, préfère s'entourer d'hommes plus habitués au monde des affaires.

Marcel et Fernand ont repris la fabrique de leur père, à la mort de ce dernier, en 1892. La société d'Alfred fut alors renommée « Renault Fils ». Renault Frères est une émanation de Renault Fils.



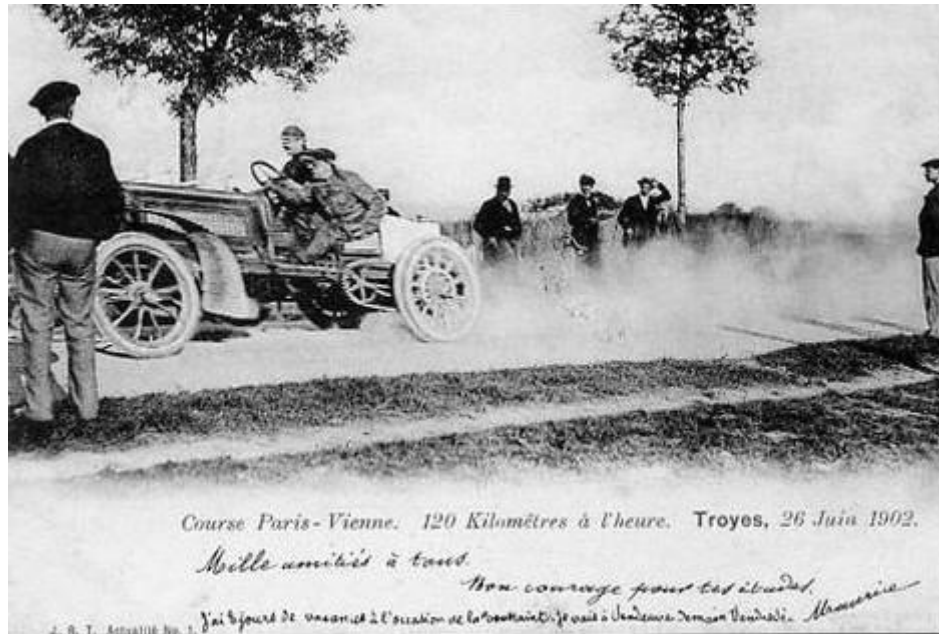
La société s'installe logiquement à Boulogne-Billancourt. Elle se lance d'emblée dans la fabrication de voitures particulières et d'utilitaires.

Production 1900 : 80 voitures (un chiffre énorme, à une époque où les voitures sont assemblées à la main.)



Pour faire connaître la marque, rien ne vaut la compétition. Louis et Marcel courent, mais c'est ce dernier qui a un meilleur coup de volant. Il remporte des courses prestigieuses (dont le Paris-Vienne ci-dessous) et devient donc LE pilote Renault.

En 1903, Renault va disputer la plus grande course de l'année: le Paris-Madrid. On a déjà évoqué cette course, qui a tourné à un massacre. Marcel figure parmi les 7 morts.



Diminué, Fernand Renault prend du recul. En 1906, il décide de monter une filiale aux Etats-Unis, où il meurt 3 ans plus tard.

Louis se retrouve seul aux commandes. Il arrive néanmoins à se muer en capitaine d'industrie. La production grimpe de manière exponentielle. En 1904, Renault produit autant que tous les autres constructeurs du monde réunis!



Contrairement à Henry Ford, à André Citroën, à Marius Berliet ou aux familles Toyota et Michelin, Louis Renault n'a pas de velléités messianiques. Il ne cherche pas à motoriser le monde entier ou à organiser son entreprise en fonction de valeurs

paysannes. Il est très discret sur sa vie privée et au lieu de faire de grands discours, il se contente d'apparaître sur les photos officielles en costume, les bras croisés (afin de faire « meneur d'hommes ».)

Il veut vendre des véhicules, point. Son entreprise se diversifie dans les poids-lourd, les autobus et plus tard, les tracteurs agricoles, au seul motif que « ça a un moteur et ça se vend ».



Louis Renault est volontiers décrit comme un patron distant et froid. Cet ancien bricoleur aime s'enfermer au bureau d'étude et dialoguer avec les ingénieurs. Etant issu de la bourgeoisie, il n'a aucune empathie pour les ouvriers.

En 1913, les 5 000 employés de Renault produisent 10 000 voitures dans 76 000m². Il est, de loin, le premier constructeur Français. Mais Ford produit deux fois plus, avec moins de personnel et des usines moins grandes.

En 1907, le fameux livre de Taylor est traduit en Français. L'année suivante, Louis Renault cherche à adapter ses idées pour améliorer le ratio de voitures produites par employés. En 1911, il part aux Etats-Unis pour découvrir les secrets du Taylorisme. La productivité augmente. Le prix de vente des Renault est stationnaire... Mais les bénéfices progressent. Ce n'est néanmoins qu'après la guerre que le constructeur produit en grande série.



Le déclenchement de la première guerre mondiale bouleverse l'industrie automobile. Les responsables se tâtent, entre convictions personnelles et envie de faire des affaires.

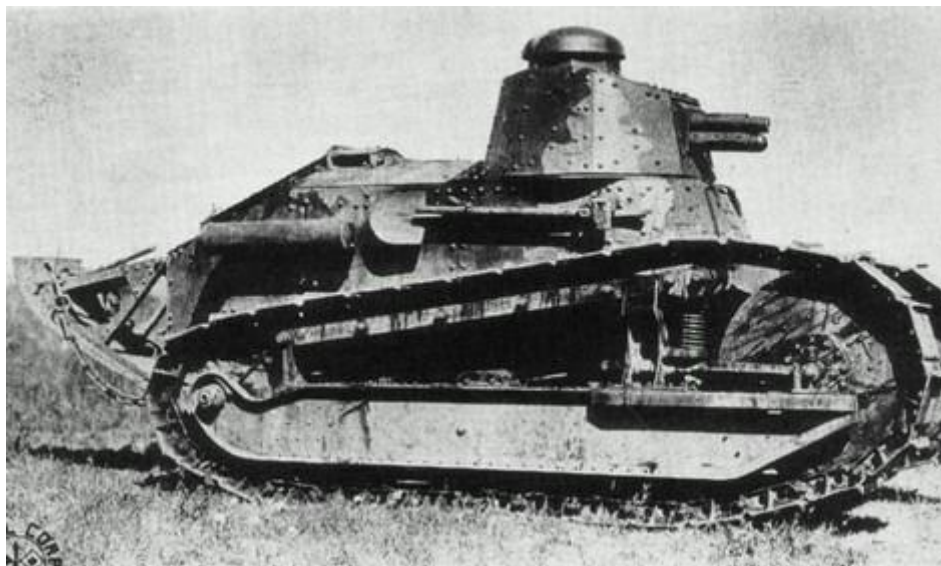
Pour Louis Renault, la question ne se pose pas. Il est nommé responsable de la production d'armements sur Paris et dès 1914, il fournit 100 voitures blindées à l'armée Française.



Mais gérer, ça ne lui suffit pas; il veut aussi créer. L'idée d'un véhicule de combat à chenilles est dans l'air du temps dès le milieu du XIXe siècle. En 1915, en Grande-Bretagne, l'état-major commence enfin à être réceptif à cette idée.

En 1916, Louis Renault demande à Rodolphe Ernst-Metzmaier (déjà auteur du Char 2C) de lui concevoir un tank. En quelques mois, Ernst-Metzmaier crée le FT-17. Avec sa tourelle rotative, il définit une configuration encore utilisée de nos jours.

Renault fait ensuite du lobbying pour que l'armée l'achète. Bien que dubitative, elle lui en commande 3 177, auxquels il faut ajouter 514 tanks pour l'armée US et 3 pour les Italiens.

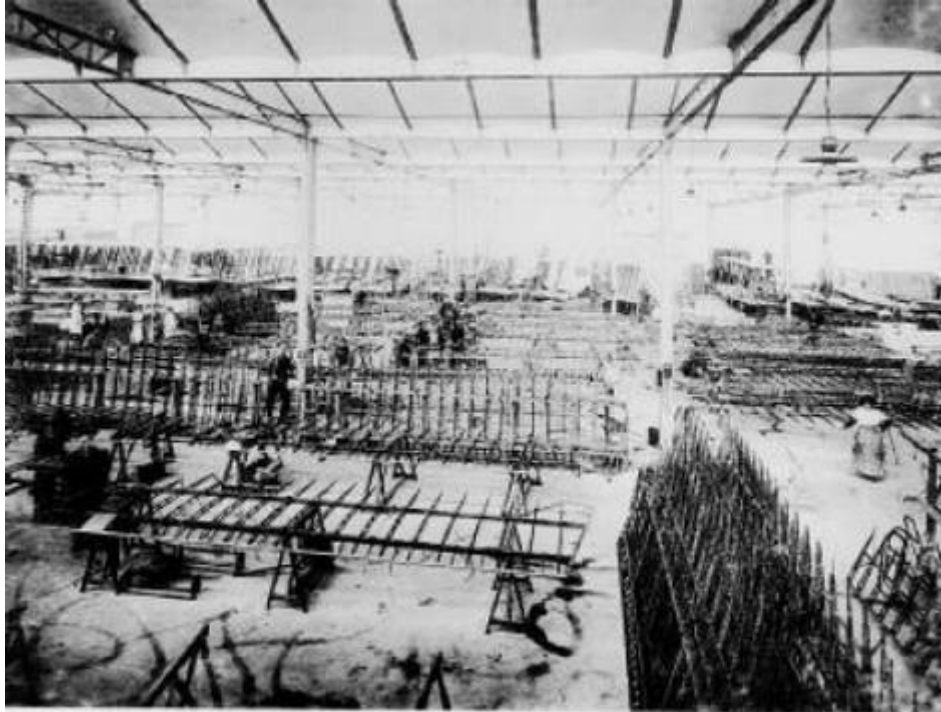


Dans ses usines, Renault produit également des obus, divers engins militaires et des avions.

En 1907, l'avionneur Farman a commencé à s'approvisionner en moteur chez son voisin Renault. De fil en aiguille, Renault fabrique des moteurs pour Voisin, Breguet

ou Caudron.

Mais avec l'entrée en guerre, la production explose. 13 586 moteurs d'avions Renault sont construits durant le conflit. C'est le premier constructeur, devant Hispano-Suiza et Gnome & Rhône.



En 1918, la plupart des constructeurs automobile sont K.O. (notamment à cause des 4 années d'arrêt de production.)

Renault, lui, est évidemment en pleine forme. Comme pour symboliser cet enrichissement, il s'offre l'intégralité de l'île Seguin, transformée en usine géante.



Mais le marché n'a pas attendu Renault. La nouvelle coqueluche Française, c'est Citroën. Exubérant, apparaissant volontiers en public, André Citroën est l'antithèse

de Louis Renault.

En 1922, l'entreprise a besoin de capitaux. Elle prend le nom de Société Anonyme des Usines Renault.

Citroën copie les méthodes industrielles de Ford. Renault s'inspire aussi brièvement de l'ovale bleu. Les Américains lancent la vente à crédit. En 1924, Renault crée la banque « Diffusion Industrielle et commerciale des Automobiles par le Crédit »; la DIAC.

Ford remonte très en amont dans la fourniture de composant (jusqu'au caoutchouc des pneus.) Sur ce modèle, Renault fabrique de l'huile, des pneus, des bougies, des briques (dont celles de l'usine Citroën du quai de Javel !) et du sable. Il cultive l'ouate et possède un domaine forestier.



Dans les années 20, il n'y a pas de dialogue social dans les grandes entreprises. Les patrons considèrent que les ouvriers sont de grands enfants, prompt à la fainéantise et s'ils ne sont pas contents, la porte est ouverte! Les chefs d'ateliers sont souvent d'anciens officiers militaires, chargés de mettre au pas « leurs Hommes ».

Avec le taylorisme, les conditions de travail deviennent infernales. Les accidents sont nombreux. Les travaux répétitifs créent des troubles physiques et psychologiques. Les patrons n'écoulent pas les doléances de leurs ouvriers. Ce qu'ils voient surtout, c'est qu'ils remplacent les anciens ouvriers qualifiés (mieux rémunérés et assez syndiqués) par du personnel sans formation (moins chers et moins unis, donc moins syndiqué.)

En parallèle, le communisme veut conquérir le monde. Depuis Moscou, on encourage les militants du monde entier à se soulever.

Chez Renault, la CGTU crée son propre journal (où elle dénonce le « bagne

Renault ».) Des militants communistes Africains et Asiatiques (dont un futur président Chinois, Deng Xiaoping) se voient fournir de faux-papiers et un travail, afin de pouvoir se former discrètement à la lutte syndicale.

Grand patron, bourgeois hautain et profiteur de guerre: Louis Renault est un casting idéal pour la CGTU, qui veut montrer ses muscles. Une grève éclate à Boulogne-Billancourt, début mai 1926. Les grévistes réclament une augmentation et le respect des horaires de travail.

C'est un fiasco. Parmi les grévistes, il y a des non-cégétistes et le PC choisi de les lâcher afin de n'être pas débordé. Puis il récupère tardivement le mouvement et organise des meetings de soutien.

Las, Louis Renault jubile de ces divisions. Il envoie une lettre à chaque employé, qui dit grosso modo: « L'usine est fermée de fait, donc tout le monde est licencié. Voici un nouveau contrat de travail. Signe-le ou ne reviens plus chez moi. » La plupart des ouvriers acceptent, les meneurs sont virés et la grève prend fin après une quinzaine de jours de conflit.



Au milieu des années 30, face à la montée du fascisme, Moscou donne l'ordre aux communistes de nouer des alliances avec les socialistes.

Grâce à cette alliance, le Front Populaire remporte les élections législatives de 1936.

Une grève est décidée au lendemain du 1er mai. Réunifiée, La CGT est désormais assez puissante pour mobiliser simultanément des milliers d'ouvriers. Le 28 mai, l'usine Renault est occupée.

Le PC et la CGT ont inversé le rapport de force. Lorsque le patronat tremble, la direction du PC enjoint les ouvriers à reprendre le travail... Ce que la base refuse. Elle impose la signature des accords de Matignon, le 7 juin. Le 13, les ouvriers de Renault fêtent la fin de la grève.

Louis Renault plie, mais il en garde une rancœur tenace contre la CGT...



Voici une photo qui fait encore beaucoup jaser: Louis Renault aux côtés d'Hitler, lors du salon de l'automobile de Berlin 1939. Les défenseurs de Renault disent qu'il n'est présent qu'en super-VRP de la firme.

En fait, en 1939, l'ensemble du patronat Français possède une certaine admiration pour le dictateur Allemand. Ils n'ont pas digéré le Front Populaire avec ses congés payés, sa limitation du temps de travail hebdomadaire et surtout, les violentes grèves avec occupation d'usines. Hitler prétend avoir redressé l'économie allemande et créé des

emplois. L'aspect raciste et les velléités guerrières du nazisme sont minimisées. Le patronat n'adhère pas à 100% de ses idées, mais elle voudrait que la France ait « un homme fort ».



Renault termine les années 30 sur une note mitigée. Certes, il a vaincu ses rivaux: ruiné, André Citroën doit solder son entreprise et Emile Mathis doit se rapprocher de Ford, faute de production.

Mais les séquelles de la crise de 1929 sont là et l'entreprise est déficitaire en 1937 et 1938.

Dans les usines, l'ambiance est électrique. Une nouvelle grève éclate. Louis Renault est intraitable: il fait évacuer Boulogne-Billancourt par les gardes mobiles, puis il licencie 1 868 grévistes.

Pour la petite histoire, le constructeur se lance dans l'étude de voitures électriques (on parle alors de « carburant national ».) Un programme interrompu par la guerre.

La nouvelle conduite intérieure **JUVAQUATRE RENAULT**

4 PLACES, 2 LARGES PORTES

est très agréable et très sûre par la technique de sa construction.



Direction précise à flexor métallique souple.

Moteur 4 cylindres (culasse aluminium) 1 litre, aux vives accélérations, et capot à ouverture intégrale (Accès facile au moteur, à la batterie, aux phares)



Freinage direct puissant. Roues avant indépendantes (système simple et robuste). Triple lame maîtresse.



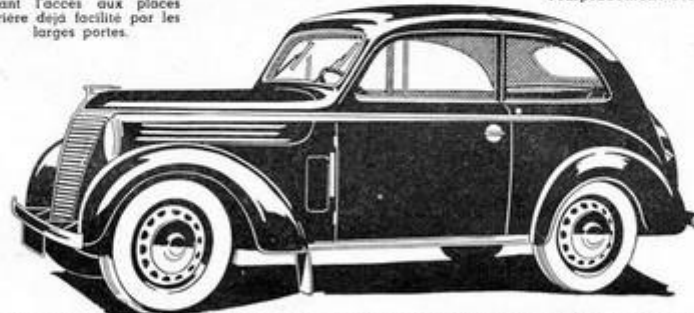
Sieges avant basculants (reglables séparément), dégageant l'accès aux places arrière déjà facilité par les larges portes.



Vaste coffre à bagages. Dossier et siège arrière amovibles, permettant le transport de volumineux colis ou échantillons.



Tableau de bord grand luxe, élégant et complet. Levier de frein libérant l'emplacement central.



La JUVAQUATRE, élégante et robuste, bénéficie du SERVICE RENAULT : (5.000 agents organisés. Pièces de rechange d'origine et réparations à bas prix. Méthodes de travail rapide)

La JUVAQUATRE RENAULT est la voiture la plus économique du monde:

0^{FR} 14 PAR PASSAGER ET PAR KILOMÈTRE

Achetez votre JUVAQUATRE à crédit en payant les 3/4 du prix sur 18 mois, grâce à l'intervention de la D.I.A.C.

7 LITRES AUX 100 ■ ASSURANCE **6 CV** ■ **100** A L'HEURE

Lorsque le conflit éclate, Renault est cette fois placé sous la tutelle de l'état. Louis Renault se met en pré-retraite. En 1940, il part aux Etats-Unis pour négocier la fabrication sous licence de chars.

A son retour en France, il découvre des « conseillers » de Mercedes (alors nationalisé) à Boulogne-Billancourt. Ils veulent emporter tout l'outillage et le transférer en Allemagne.

Louis Renault s'y oppose et négocie. Renault produit 23 000 camions pour la Wehrmacht, afin de maintenir l'activité en France, dit-on.

Pour se dédouaner, Louis Renault fait trafiquer les jauges à huile des camions et il donne les bénéfices à des associations de prisonniers de guerre.



Le 3 mars 1942, les usines de Boulogne-Billancourt sont bombardées. Un an plus tard, l'usine du Mans subit le même sort.

L'aviation Anglaise largue des tracts où elle justifie son geste: Renault fabrique des camions pour les Allemands.



Dans le dossier à charge de Louis Renault, il y a sa proximité avec François Lehideux. En 1929, ce dernier épouse la nièce de Renault. En 1934, il fait de Lehideux son bras droit et successeur désigné. Cagoulard, il est décoré de la Francisque, puis devient ministre de la production industrielle de Pétain.

Officiellement, Renault a désavoué son neveu par alliance en 1940. A la libération, Lehideux sert de preuve de la proximité de Renault avec Vichy. Ironie de l'histoire, l'intéressé arrivait à passer entre les mailles de l'épuration.

Nommé responsable de Ford S.A.F., il passe le reste de sa vie à tenter de réhabiliter Pétain.



D'autres accusations sont plus fantaisistes. Certains affirment que pour concevoir la 4cv, Louis Renault s'est lui-même rendu à Berlin, où il a obtenu les plans de la Volkswagen des mains de Ferdinand Porsche.

En fait, le premier prototype est conçu à l'insu de la direction par trois ingénieurs.



A l'époque, la firme au losange croit en la Prima-Lègère.

Afin de ne pas mettre tous ses œufs dans le même panier, Renault fini tout de même par donner un feu vert pour la 4cv.



Quelle est l'attitude exacte de Louis Renault pendant la guerre ? Il y a quasiment autant de versions qu'il y a d'historiens.

Les uns disent ensuite que le vrai patron, c'est René de Peyrecave (qui remplace Lehideux en 1940.) Louis Renault, vieillissant, ne s'occupe plus de la gestion.

On enjoint Jean-Louis Renault (fils de Louis) à entrer dans la résistance. Son père refuse. Officiellement, il a peur de perdre son fils unique.

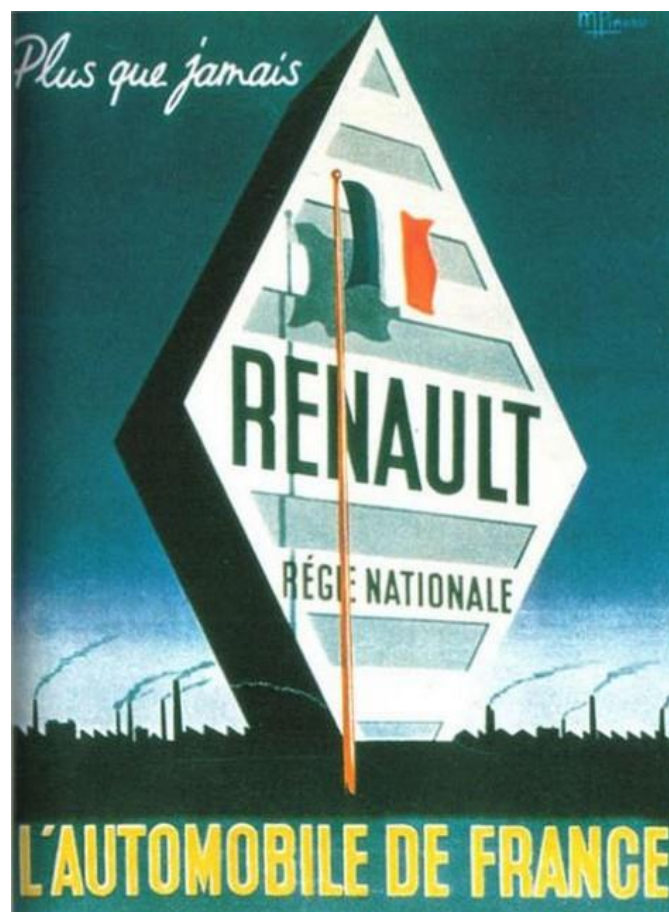
Le plus probable est que Renault, à l'instar de nombreux autres patrons, pense que Pétain est le fameux « homme fort », qui a manqué à la France des années 30. Qu'après le chaos de la débâcle, un peu d'autoritarisme ne fait pas de mal! Quant aux nazies, il est plus malin qu'eux! En trainant pour signer des contrats, en retardant les livraisons et en sabotant les véhicules, il est persuadé de faire de la « résistance passive ».

Quels sont ses vrais rapports avec Vichy? Est-ce un hasard si jusqu'à fin 1944 (et un bref exil à Siegmaringen en Cadillac), Pétain parade dans une Viva Stella ? Est-ce un hasard si les premiers fusillés du mont Valérien sont des militants CGT de Renault ?



Le 23 septembre 1944, Louis Renault se livre de lui-même à la justice et il est emprisonné à Fresnes. Le lendemain, son entreprise est « confisquée » et nationalisée, à des fins « punitives ». Pierre Lefauchaux est nommé par l'état pour prendre la direction de l'entreprise.

Le 16 janvier 1945, la Régie Nationale des Automobiles Renault (RNUR) naît et elle remplace la Société Anonyme des Usines Renault. Aucune indemnité ou compensation n'est versée à la famille Renault.



La libération est une période trouble dans l'industrie Française. Le gouvernement provisoire nationalise à tour de bras. Des grandes entreprises nationales sont bâties. Dans certains cas, comme Gnome & Rhône, on ne sait même pas pourquoi l'entreprise est nationalisée!

Pour les Gaullistes, il s'agit de prendre en main les entreprises sonnées par 6 années de guerre, de les rééquiper et de les refinancer, afin qu'elles reprennent la production au plus vite.

Pour les communistes (qui s'autoproclament « parti des 75 000 fusillés »), les motifs sont idéologiques (que les ouvriers prennent eux-mêmes le contrôle des usines), quand il ne s'agit pas de revanches personnelles sans rapport avec la guerre (comme la confiscation de Berliet par un député communiste, ennemi intime de Marius Berliet.)

Le gouvernement provisoire fait long feu. Il emporte avec lui le projet de regrouper tous les constructeurs Français. Collaborateurs ou pas, les patrons récupèrent leurs sociétés vers 1947.

Louis Renault n'a pas pu reprendre la société éponyme. Battu à mort en prison, il décède le 24 octobre 1944.

67 ans plus tard, le cas de Louis Renault reste un dossier « chaud ». Un dossier bâclé, expédié lors de l'épuration pour servir d'exemple (et pour éviter que l'on pose des questions sur d'autres entreprises.)

De nombreux ouvrages ont été écrits, à sa défense, comme à sa charge. Il est si controversé, qu'à titre d'exemple, il n'y a aucune photo de lui dans le site presse du constructeur.

Ses petits-enfants tentent de le réhabiliter. La CGT hurle au « révisionnisme industriel ». Récemment, un reportage un peu trop orienté de France 2 a déclenché un tollé.

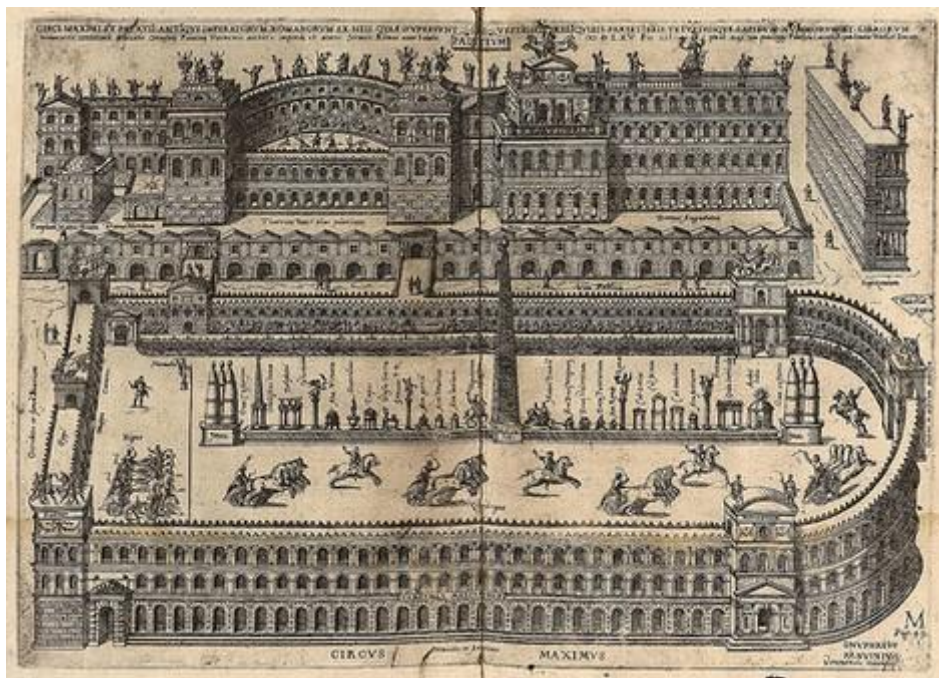
Histoire des courses automobiles

PUBLIÉ PAR JOEST JONATHAN OUAKNINE LE 25 DÉCEMBRE 2010

D'où vient la F1? Vous savez sans doute que la toute première course automobile a eu lieu en 1894. Mais comment et pourquoi des automobilistes ont décidé de courir les uns contre les autres? Retour sur les origines des Grand Prix modernes.

Si l'on imagine un ancêtre de la Formule 1, on pense d'emblée aux courses de chars. Les Grecques les mirent au programme des Jeux Olympiques en 620 avant notre ère.

Les Romains reprennent cette épreuve pour en faire un divertissement récurrent. A l'apogée de ce sport, il y a plus d'un meeting par semaine, rien qu'à Rome. Ils bâtissent le Circus Maximus, qui peut accueillir 385 000 spectateurs.



On pourrait croire que les courses de chars ont lieu entre deux combats de gladiateurs et sans aucune règle.

En fait, elles ont lieu dans des arènes dédiées, les hippodromes. Il y a 4 équipes, comme autant de saisons: bleu, vert, rouge et blanc. Chaque équipe possède ses supporters et les auriges sont de vraies stars.

Chaque course dure 7 tours et il y a plusieurs courses dans la journée.

Gaius Appuleius Diocles est le Schumacher de la Rome antique: 1 462 victoires! En véritable mercenaire des arènes, il court successivement pour les 4 écuries, négociant ses transferts au prix fort.



On aurait tort de croire que les courses de chars se sont poursuivies jusqu'à ce que quelqu'un dise: « Et si on mettait une voiture à la place des chars? »

Byzance continue la tradition Romaine des courses jusqu'au XIIIe siècle. A cette date, le délabrement de l'hippodrome et un désintérêt général entraîne la fin de ce sport.

Sous la monarchie absolue, l'effort physique est déconsidéré. Celui qui sue, c'est le paysan! Les sports sont délaissés. Les vêtements sont fragiles et ne permettent pas une grande liberté de mouvements.

L'aristocrate se doit d'être l'antithèse de l'esclave noir musclé: teint halé et un peu d'embonpoint. La mode est à l'extrême sédentarité.



A la révolution, la bourgeoisie prend les commandes et elle s'empresse de copier le mode de vie des aristocrates.

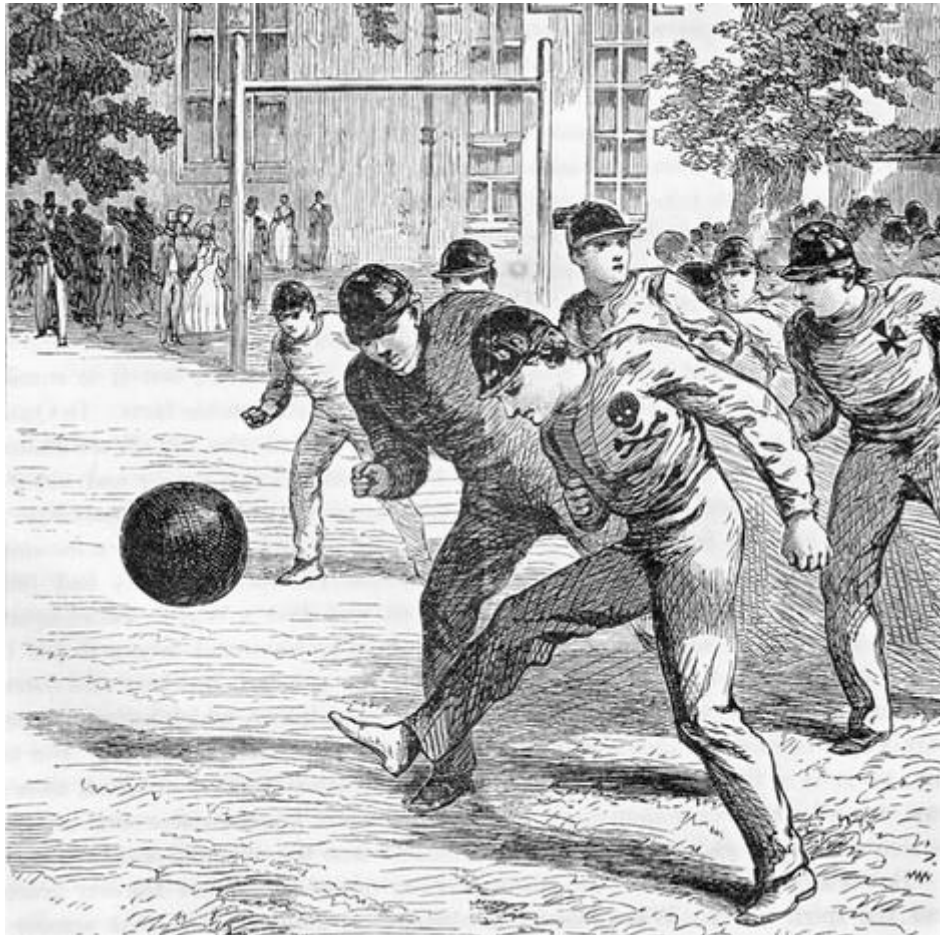
Puis c'est la révolution industrielle, qui brouille la géographie. La population des villes explose. La promiscuité est propice au développement des maladies. On fait tant bien que mal l'adéquation entre force physique et préension à attraper des maladies.

Les médecins conseillent donc aux gens de pratiquer de la gymnastique. En plus, une lecture de la décadence de l'empire Romain et de la monarchie Française conclue que l'absence d'effort physique conduit à un affaissement du cerveau. « Madame, votre fils doit faire de la gymnastique. Sinon, il sera un mollasson ou pire, un inverti ! »



Dans les lycées de la seconde moitié du XIXe siècle, on remet au goût du jour des jeux paysans. Cela donne le football, le rugby, la boxe... Il faut que les têtes blondes transpirent pour que leurs esprits puissent éclore!

Faire du sport pour entretenir son corps, c'est bien. Faire du sport pour montrer qu'on est plus fort que le voisin, c'est mieux! Des compétitions sportives commencent donc à apparaître.



Pendant ce temps, l'aristocratie s'ennuie. Les monarchies parlementaires Européennes leur ont pris leurs pouvoirs. Les aventuriers dans l'âme n'ont plus de terres à explorer ou de guerres à mener.

D'où un goût pour les sports que l'on qualifierait aujourd'hui d'extrêmes. Très rapide, très instable et rejeté par le grand public (donc exclusif), le grand-bi (1872) est un casting idéal.

Le moindre square est transformé en vélodrome improvisé.



Hélas pour l'aristocratie, en 1885, la « bicyclette de sécurité » (le vélo actuel) est inventée. Elle est plus rapide et surtout plus sûre que le grand-bi.

Heureusement, l'année suivante, à quelques dizaines de kilomètres d'écart, Gottlieb Daimler et Karl Benz inventent l'automobile. Enfin un nouveau loisir exclusif et dangereux !

Il est d'emblée adopté par l'aristocratie et la bourgeoisie excentrique. Les premières automobiles sont très peu fiables, leur autonomie est faible et elles peinent sur le moindre faux-plat. Le moindre trajet prend des allures d'expédition. Aller à cheval ou même à vélo est plus rapide, mais pour le propriétaire, il s'agit avant tout de montrer qu'il possède une voiture... Même si au quotidien, il emprunte sa calèche.



En 1894, *Le petit journal*, quotidien populaire, décide d'organiser une compétition de « voitures sans chevaux ». Il s'agit d'aller de Paris à Rouen.

200 concurrents s'inscrivent. Certains annoncent d'improbables motorisations. Seules 21 voitures prennent effectivement le départ, le 22 juillet, à 8 heures du matin.

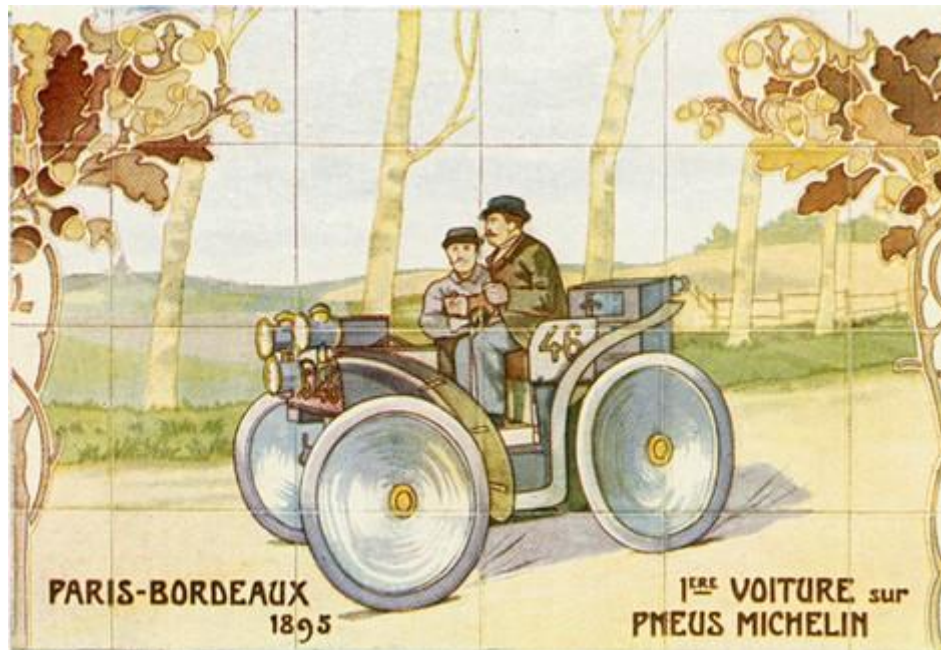
12 heures plus tard, le marquis de Dion remporte la toute première course automobile de l'histoire... Jusqu'à ce qu'on lui signifie qu'il s'agit d'avoir la voiture ayant le meilleur état à l'arrivée et non d'être le plus rapide!



De Dion est furieux. Il ne s'est pas tapé un Paris-Rouen juste pour la forme! Il était là pour gagner !

En conséquence, il organise sa propre course, le Paris-Deauville (1895), où cette fois, il faut être le plus rapide. Pour la petite histoire, la voiture gagnante était L'Eclair, des frères Michelin, première voiture équipée de pneus.

Dans la foulée, il fonde l'Automobile Club de France. Un club très select qui édite les tout premiers règlements sportifs.



Les voitures vont toujours plus vite, toujours plus loin et sont toujours plus nombreuses.

En 1903, l'A.C.F. lance le Paris-Madrid. Ça doit être une grande épreuve internationale. 274 concurrents s'élancent de Versailles; les plus téméraires dépassent 140km/h en ligne droite.

Le cocktail est détonnant. Des gentlemen-drivers conduisant des bolides qu'ils maîtrisent à peine. Les routes sont étroites et peu entretenues (au XIXe siècle, tout le budget de la voirie a été misé sur le rail.) Et les spectateurs, dont beaucoup n'ont jamais vu de voitures, ont un comportement totalement inconscient.

A la fin de la première journée, on relève 7 morts et 15 blessés. L'Europe découvre avec horreur que l'on puisse tuer et se tuer en voiture. Le ministère de l'intérieur interrompt la course à Bordeaux.

voir plus de détails sur cette course Paris – Madrid de 1903 en page 32



D'aucun se plaignaient déjà que la course automobile s'était trop « démocratisée ».

James Gordon Bennett, richissime héritier, imagine une formule basée sur l'America's Cup. 3 voiture par équipe et chaque équipe représente son pays (d'où le fameux code de couleur bleu pour les Français, rouge pour les Italiens, blanc pour les Allemands...) Une course par an, qui se déroule chez le vainqueur de la course précédente.

Fernand Charron, sur Panhard, remporte la première coupe Gordon Bennett, en 1899.



La coupe Gordon Bennett devient vite LE grand évènement du sport automobile.

En 1903, William Vanderbilt (un autre richissime héritier) propose aux concurrents de venir courir à New York, afin de s'entraîner. C'est la Vanderbilt Cup, autre épreuve annuelle de renom.

En 1905, Léon Thery (alias « mort aux vaches ») remporte la coupe Gordon Bennett sur Brasier.

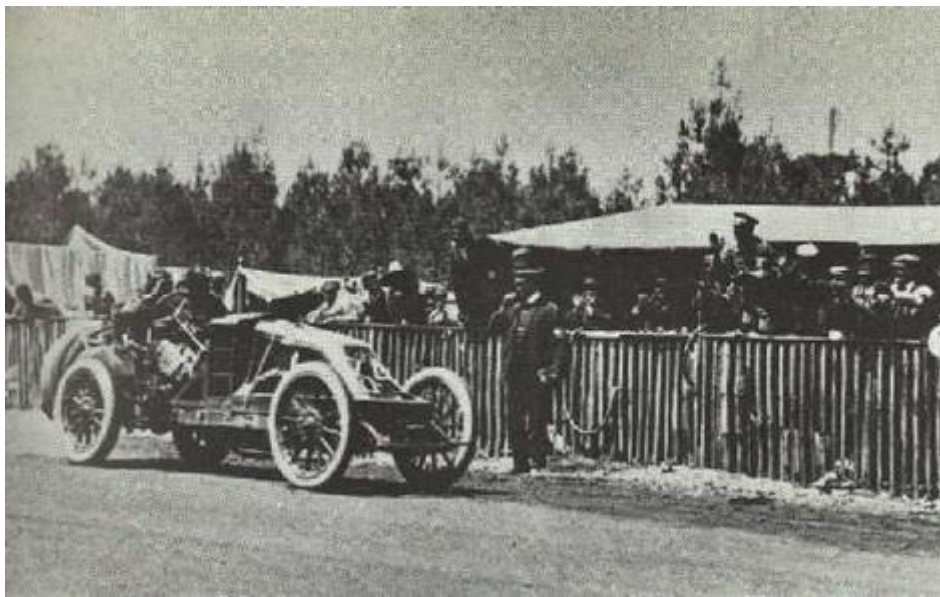
L'édition 1906 doit donc avoir lieu en France. Fournir l'une des voitures de la Coupe Gordon Bennett, à domicile, se serait un grand coup publicitaire pour un constructeur Français. L'A.C.F., qui doit organiser l'épreuve, est submergée de candidatures.

L'organisateur décide de réécrire les règles à son profit. La coupe Gordon Bennett est morte, vive le Grand Prix (plus tard renommé « Grand Prix de l'A.C.F. »)!

Terminée, la limitation du nombre de voitures par pays!

La formule est vite imitée et chaque pays hérite de son Grand Prix national.

Le Hongrois Ferenc Szisz, sur Renault, ouvre le palmarès du tout premier Grand Prix.



De l'autre côté de la Manche, l'automobile fait du surplace. Le lobby ferroviaire travaille intensément les parlementaires pour la juguler.

Le drame du Paris-Madrid fut un excellent prétexte pour interdire toute compétition sur le sol Britannique.

Lorsqu'un Anglais remporta la coupe Gordon Bennett 1902, l'organisateur trouva une parade. La coupe Gordon Bennett 1903 a lieu en Irlande (d'où la couleur verte des concurrents britanniques), vu que ce n'est pas techniquement au Royaume-Uni.

Mais que faire, maintenant qu'il n'y a plus de Coupe Gordon Bennett? A l'époque, il y a déjà eu des tentatives pour courir en « indoor », notamment aux Etats-Unis. En 1905, la toute première course d'AAA (précurseur de l'Indycar) eu ainsi eu lieu sur un terrain vague de Brooklyn. L'intérêt pour le promoteur est de pouvoir mettre un guichet à l'entrée et ainsi faire payer les spectateurs.

Hugh Locke-King veut aller plus loin: créer un tracé permanent. Ainsi, il contourne l'interdiction Anglaise et il peut disposer d'infrastructures qui lui assurent des revenus toute l'année. En 1907, Brooklands sort de terre dans le Surrey.

L'idée de circuit fait boule de neige: Indianapolis (Etats-Unis, 1909), Avus (Allemagne, 1913-1921) Sitges-Terramar (Espagne, 1923), Montlhéry (France, 1924), Nürburgring (Allemagne, 1927), etc.

Pourtant, beaucoup de paramètres restent à définir: la forme (ovale? cercle? « routier » ?), le revêtement (asphalte? terre battue? briques? planches de bois?), etc.



Jusqu'ici, il n'y avait pas vraiment d'écuries. Le constructeur se contentait de dépouiller un modèle et de le préparer pour la course. Il n'était pas rare que le pilote soit le patron de l'entreprise.

En 1909, les Français, qui représentent l'essentiel du plateau des compétitions, décident de renoncer. Officiellement, ils trouvent la course trop dangereuse. En fait, ils ont été vexés de voir des marques étrangères s'imposer. Le mouvement de retrait fait tâche d'huile.

L'A.C.F. doit alors improviser la formule « voiturette », afin d'attirer les petits constructeurs.

En 1910, trois pilotes plus ou moins ingénieurs, Jules Goux, Georges Boillot et Paolo Zuccarelli proposent un projet à Robert Peugeot. Ils veulent construire une voiture de course en partant d'une feuille blanche. L'idée étant qu'une voiture construite directement pour la course sera plus légère. Peugeot est conquis. Les trois hommes s'installent en région Parisienne car la cohabitation avec les ouvriers de Sochaux se passe mal. Pour ces derniers, ce sont juste trois escrocs qui ont trouvé un moyen de soutirer de l'argent à leur patron. La course, c'est bien connu, ça ne sert à rien! D'où le surnom de « Charlatans ». Ce qu'ils ne savent pas, c'est que Robert Peugeot a confié l'étude d'une seconde voiture de course (au cas où celle des Charlatans n'est pas prête à temps) à un certain Ettore Bugatti.

La Peugeot L76 des Charlatans débute en 1912. Elle remportera 2 Grand Prix de l'A.C.F., 2 Grand Prix des Etats-Unis, 2 Vanderbilt Cup et 1 500 miles d'Indianapolis. Largement copiée, elle est la « mère » de toutes les monoplaces à moteur avant. De plus, Peugeot a créé la première écurie de compétition avec des pilotes et des

mécaniciens dédiés. L'ère des gentlemen-drivers s'achève en Grand Prix. Etre pilote devient un métier en soit et non plus un hobby.



On a des Grand Prix, on a des circuits, on a des voitures de course, mais quid de la stratégie? Pas besoin d'attendre « Radio Todt »!

En 1914, Mercedes en a assez de voir Peugeot triompher partout. D'où l'idée de battre le constructeur à son propre jeu, avec une structure de compétition. Le Grand Prix de l'A.C.F. se dispute cette année-là à Lyon, voilà pourquoi la voiture est baptisée « Mercedes type Grand Prix de Lyon ». La préparation est méticuleuse. Mercedes a compris que la piste sinueuse et caillouteuse est un calvaire pour les pneus. Du coup, les rôles sont distribués. Louis Wagner (un Français, comme son nom de l'indique pas) et Otto Salzer doivent rouler à tombeau ouvert pour fatiguer les Peugeot. Comme prévu, Boillot et Goux se jettent à leur poursuite, détruisent leurs pneus et perdent du temps au stand. Alors que Christian Lautenschlager, resté en arrière, économise sa monture et s'impose. Wagner et Theodore Pilette complètent le podium. C'est le triomphe de la stratégie sur la vitesse pure. En ce 4 juillet 1914, les Français se veulent beaux joueurs. D'aucun célèbrent « l'éternelle amitié franco-allemande ». Quelques mois plus tard, Boillot et Wagner se retrouvent pilote d'avions de combat, à abattre du Fokker. L'éternelle amitié franco-allemande aura fait long feu...

Voir ci-dessous le massacre de la course Paris – Madrid de 1903

La course Paris - Madrid 1903

Par Yves BAILLOT DESTIVAUX le 27/10/2014

Le 24 mai 1903 à 3h45 du matin, le Britannique Charles Jarrott libère, dans un hurlement épouvantable, l'énorme puissance de sa 45 CV De Dietrich. Le premier, il prend le départ de la plus extravagante course sur route du monde, de Paris à Madrid, soit 1307 km avec étapes à Bordeaux et Vittoria.

Il est suivi de minute en minute par 220 concurrents qui foncent à près de 150 km/h sur une route de terre poudreuse bordée de 3 millions de spectateurs. Le temps chaud et ensoleillé favorise la poussière. Les coureurs se doublent sans aucune visibilité, les chiens traversent la route, le public indiscipliné n'a pas conscience des vitesses atteintes et les accidents se multiplient.



Arrivée de Louis Renault aux Quatre Pavillons

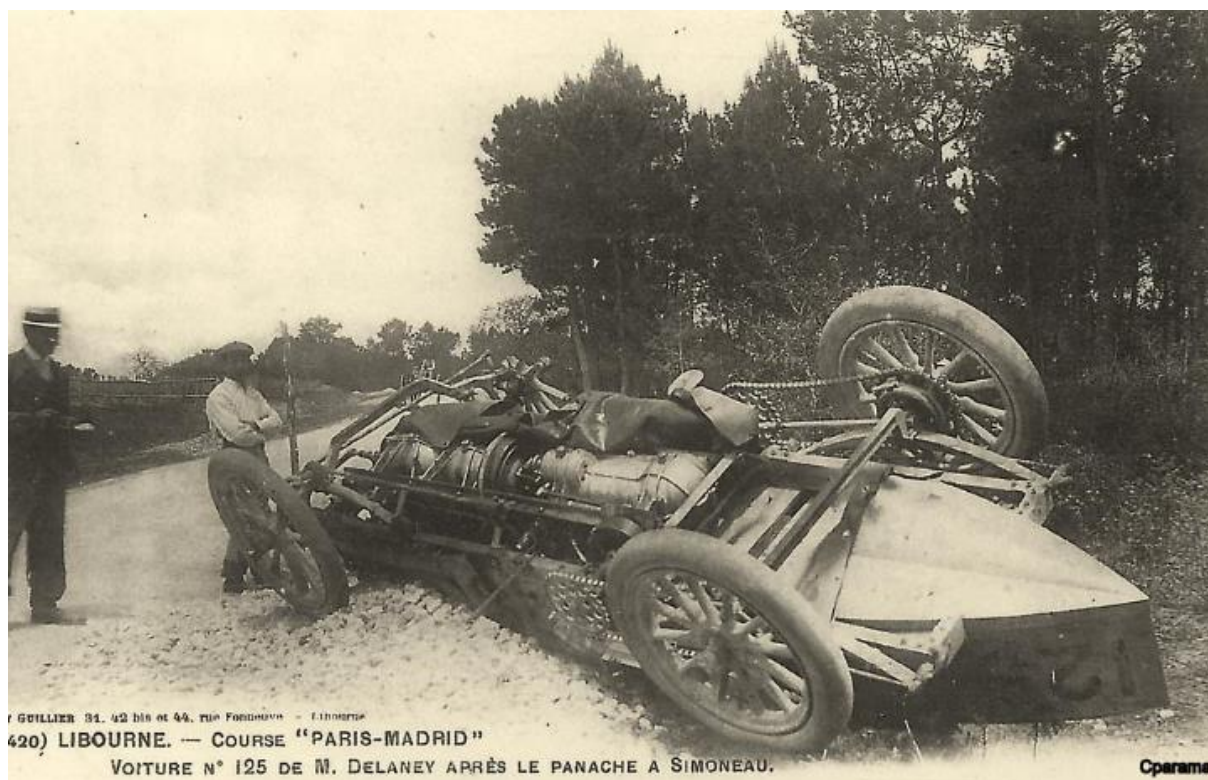
A Bordeaux, le bilan est effrayant : 9 tués, plus de dix blessés graves. Le Préfet de Bordeaux, Monsieur Lutheaud, reçoit la consigne d'interdire la poursuite de la course. Les voitures De Dion-Bouton sont surveillées par des agents dans la cour de l'immeuble Journu, 55 Cours Tourny (aujourd'hui Cours Georges Clemenceau), d'autres sont conduites à la gare tirées par des chevaux. Le plus rapide à Bordeaux, Fernand Gabriel sur Mors 70 CV dépasse la moyenne effarante de 105 km/h et reçoit le prix de la Ville de Bordeaux. Louis Renault, dont le frère Marcel meurt à Couhé-Vérac, est premier des voitures légères à plus de 100 km/h. pour la première fois, des automobiles sont allées de Paris à Bordeaux plus vite que le plus rapide des trains express.

La légende de Paris – Madrid est née. Cette course fait prendre conscience que l'automobile est « une tueuse » qu'il faut apprivoiser. A compter de ce jour, les courses sur route ouverte sont interdites. Des circuits automobiles sont créés. Les routes en goudron se multiplient, les virages sont relevés, la signalisation se développe. Les pneumatiques progressent comme la recherche aérodynamique ou l'efficacité des freins. « Le sang des victimes de Paris – Madrid n'aura pas été répandu en vain. »

Dans cette course infernale, il faut signaler la participation d'une femme, Madame du Gast. Arrivée 45^{ème} au volant de sa De Dietrich 30 CV, elle pouvait prétendre à un classement dans les dix premiers si elle ne s'était arrêtée « dans un geste joliment féminin » pour secourir un équipier accidenté. A la question de connaître ses impressions de route, elle répond : « Ma course est bien simple. Je suis partie et

je suis arrivée. Je n'ai eu qu'à conduire et il est vrai qu'aux 120 à l'heure que nous devons atteindre pour faire du 90 de moyenne, c'est une occupation déjà suffisante... » Madame du Gast consacre la fin de sa vie aux bêtes au sein de la Société Protectrice des Animaux.





Avec son mécanicien Vauthier lors de la première et seule édition de la course automobile Paris-Madrid, Marcel RENAULT rate un virage le 24 mai 1903 à Couhé-Vérac en Poitou-Charentes et décède 48 heures plus tard à Payré à l'âge de 31 ans.