



Un Picasso sur rails



Les Pet'ardentes du Choletais
Sourdine
49360 YZERNAY
www.lespetardentes.fr

LA GAZETTE

Décembre 2020



Preurail Michelin : détail

Un peu d'histoire

Le terme « autorail » désigne habituellement un véhicule ferroviaire disposant d'un espace pour les voyageurs et alimenté en énergie thermique, contrairement à l'automotrice qui, elle, utilise l'électricité. Avec une cabine de conduite à chaque extrémité, ils ont l'avantage de pouvoir repartir en sens inverse sans avoir besoin de plateformes de retournement.

Le pneurail

Dans les années 1930, André Michelin souhaitait améliorer le confort des trains de voyageurs. Pour ce faire, il mit au point un pneumatique creux spécial, capable de rouler sur la surface de roulement réduite offerte par le champignon d'un rail, de franchir les aiguillages et aussi capable de résister à la charge de véhicules ferroviaires. Ce pneurail, dont la première version a été brevetée en 1929, sera par la suite amélioré et réalisé avec une structure métallique plus résistante.

Les autorails dits « Michelin »

Afin de montrer l'efficacité de son produit, Michelin fabriqua plusieurs prototypes et en septembre 1931, une « type 5 » relia Paris à Deauville à 107 km/h de moyenne, avec même une pointe à 130 km/h, assurant ainsi une énorme publicité à Michelin, qui put alors faire évoluer son procédé et le commercialiser.

En 1932 apparut le « Type 11 », un véhicule de 24 places. Les premiers véhicules ressemblaient beaucoup à des autocars routiers et ne possédaient donc qu'une seule cabine à l'avant.

En 1933 naquit le « Type 16 » de 36 places. Cette fois-ci, il disposait d'un poste de conduite surélevé ce qui le rendait conduisible dans les deux sens.



La Micheline type 5 du record

Les autorails Bugatti

C'est en 1932 que l'autorail Bugatti est conçu par le bureau d'études d'Ettore Bugatti. En 9 mois, cet automoteur est construit avec des techniques issues de l'automobile, pour écouler les moteurs en surplus de la Bugatti type 41 « Royale », voiture de prestige qui fut un échec commercial.

La motorisation est assurée par quatre moteurs à essence 8 cylindres en ligne de 12 750 cm³, alimentés chacun par deux carburateurs Zenith : la puissance de chaque moteur est de 200 ch.



Autorail Bugatti

Les autorails Decauville Etat

La société Decauville, une société spécialisée dans le matériel ferroviaire créée en 1875 a livré à partir de 1937, plusieurs autorails équipés de deux moteurs Saurer de 150 chevaux chacun.

Les autorails Renault

De 1922 à 1932, Renault construit de nombreux types d'autorail, en exemplaire unique ou en très courte série, lui permettant de tester des solutions techniques très variées, dont la motorisation Diesel. En 1933, le constructeur est ainsi en mesure de définir les caractéristiques générales d'un autorail, le type VH, dont il produit une centaine d'exemplaires dans son usine de l'Île Seguin, et qui sont alors mis à la disposition des compagnies de chemin de fer françaises.

Ces autorails sont équipés de moteurs V12 de 27 litres développant 220 ch chaque.



Autorail Renault type VH



L'autorail « Picasso »

Connu sous le code X 3800, cet autorail a été construit entre 1950 et 1960 à plus de 250 exemplaires, principalement par Renault avec un moteur de 300 ch. et par les Ateliers de Construction du Nord avec un moteur Saurer de 320 ch.

Ces autorails sont surnommés « Picasso » à cause de leur unique cabine de conduite excentrée, dont la forme n'est pas en harmonie avec celle de la caisse, ce qui fait penser aux tableaux de visages peints par Picasso où les yeux et le nez étaient décalés. La position de cette cabine avait été conçue afin de simplifier les commandes et permet de pouvoir conduire dans les deux sens.

Le modèle ci-contre est exploité par Les Chemins de Fer de Vendée et emmène des touristes sur les voies ferrées entre Mortagne et Les Herbiers.

Le Picasso de Renault qui n'a rien à voir avec le Picasso de Citroën !

© Michel Pionneau