



Micheline 1935

En 1935, la société Michelin poursuit le développement de ses autorails à pneus-rail, connus sous le nom de michelines. Cette année-là, un prototype concurrent, l'autorail Dunlop-Fouga, fut présenté par le concurrent de Michelin, Dunlop, et construit par les établissements Fouga. Ce véhicule, qui n'eut pas de suite, était équipé de bogies à quatre essieux, avec des roues métalliques classiques aux extrémités pour le guidage sur le rail et des pneumatiques sans boudin aux essieux intermédiaires pour le portage. Par ailleurs, en 1935, la Micheline type 16, une version de 36 places assises, était déjà en service depuis 1933, munie de deux bogies de trois essieux et d'un poste de conduite surélevé au-dessus du toit, ce qui la rendait réversible. Des michelines de type 20 à 22, offrant 56 places, furent également mises en service à

partir de 1934, avec une capacité de couplage nécessitant deux conducteurs. Enfin, en 1936, Michelin présenta le type 23, un autorail de 96 places, de 30,36 mètres de long, doté d'un moteur Panhard de 400 ch et capable d'atteindre 135 km/h.

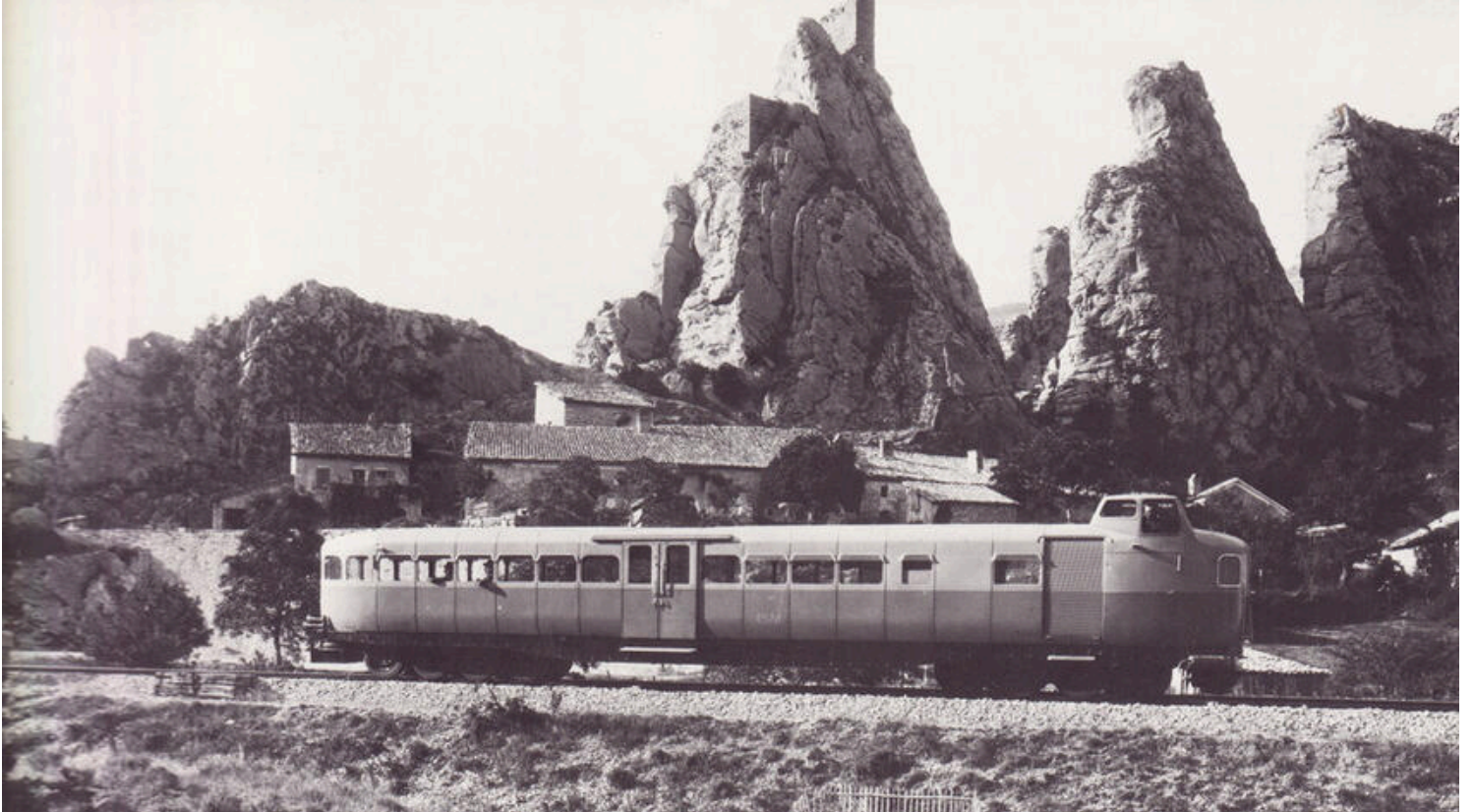
L'apparition de la « Micheline »

Face à la concurrence de l'automobile et de l'autobus, les ingénieurs « inventent » l'autorail, solution nouvelle pour assurer la survie des petites lignes difficilement rentables.

Le réseau de l'Etat est un pionnier, et la « Micheline » sur pneus qui fait des essais à 107 km/h de moyenne entre Paris et Deauville attire l'attention. Le P.L.M. lance un concours en 1932 et les types définitifs apparaissent comme l'autorail des « Aciéries du Nord » à moteur Man de 170 ch. ou le fameux « VH Renault » à moteur de 200 ch. Mais l'autorail, léger, rapide, fiable, se lance à la conquête des grandes relations rapides, et les fantastiques autorails « Bugatti », héritant de tout le prestige et du génie de leur constructeur, dont les voitures automobiles rapides sont les plus prisées au monde, apparaissent en 1933 et accomplissent des trajets comme Paris-Strasbourg en 3h 30, soit, pour 504 km, une moyenne de plus de 144 km/h | Le modèle dit « Présidentiel », mt par quatre moteurs à essence du type équipant la fameuse automobile « Royale », roule à 192 km/h en 1933, et les types d'autorails « Bugatti » se répandent sous diverses versions du type « léger », « allongé » ou « surallongé » avec des caisses uniques ou articulées, des solutions mécaniques d'avant-garde, et une robustesse qui leur vaut de durer jusqu'en 1958. D'autres constructeurs font naître une foule de modèles adaptés à des cahiers des charges très variés : Berliet Decauville, De Dietrich, Somua... Les roues élastiques ou même a pneus (d'où l'appellation de «Micheline», du nom du grand manufacturier de Clermont-Ferrand, dans cas), les boites automatiques, les transmissions hydrauliques, les suspensions très élaborées, voilà ce qui témoigne de l'autorail comme le résultat de recherches poussées et non comme une simple transposition de l'autobus sur des rails.

La concurrence de la route

Mais la concurrence sera encore plus forte pour le trafic marchandises. Grace au développement de la péniche automotrice, la navigation intérieure prend, dans les années 1920, une revanche sur son vieil ennemi, le rail. Dans les années 1920, elle lui ôte de plus en plus souvent une quantité de marchandises chères: machines agricoles coton, pommes de terre, farine, blé, sucre. En 1930, 21 500 tonnes de coton importées par Le Havre ont été confiées aux péniches automotrices alors qu'auparavant le trafic était presque exclusivement assuré par chemin de fer. La batellerie assure aussi, par exemple, le transport des eaux minérales de Vichy et de Vittel sur la région parisienne Elle fournit les Moulins de Pantin, de Corbeil...



" Le temps des chemins de fer en France, 1986" de Cl. LAMMING & J.MARSEILLE



Micheline type 14 à 36 places présentée à la Gare St-Lazare en mai 1933. Photo Michelin.