Un nom qui s'écrit en grand dans la saga de l'automobile française dès 1899
Trois frères aux destins liés à vie par cette prodigieuse aventure …

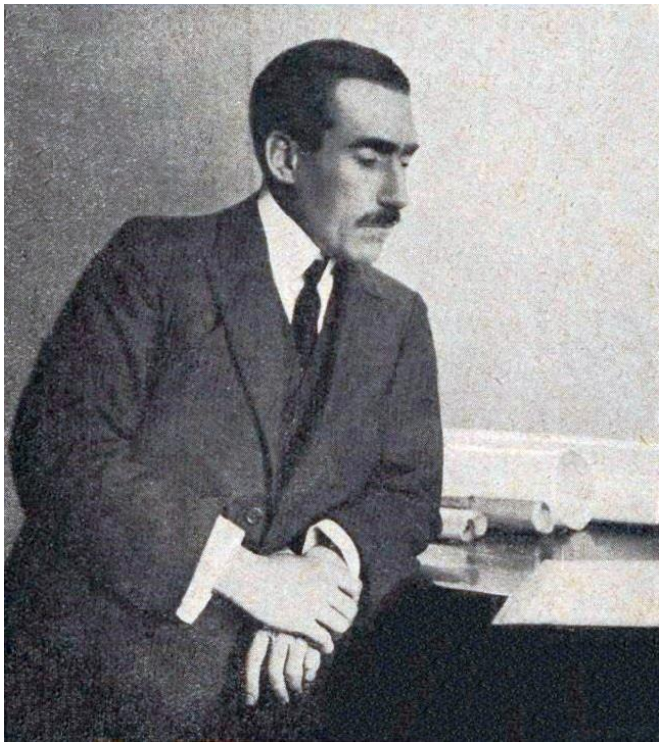
Louis RENAULT

Né le 12 février 1877 à 13h15 à Paris 8e

Selon acte n°231 – Archives de Paris en ligne – V 4 E 3418 – vue 11/31

Décédé le 24 octobre 1944 (prison de Fresnes) Paris 7e

transcription sur registre de Paris 16e selon acte n°2945 - Archives Paris en ligne - cote 16D172 - vue 17/31



Marcel RENAULT

Né le 14 mai 1872 à 13h (une heure de relevée) **à Boulogne-Billancourt Hauts-de-Seine – 92**

Acte état-civil n°296

Décédé le 26 mai 1903 à Payré Vienne 86 à 23h45 (accident de course) selon acte n°17 état-civil

Fernand RENAULT

Né le 28 novembre 1864 à 7h du matin à Paris 1er

Selon acte n°2087 – Archives de Paris en ligne – cote V4 E 41 – vue 18/21

Décédé le 22 mars 1909 à 15h à Paris 8e

Selon acte n°664 – Archives de Paris en ligne – cote 8 D 131 - vue 25/31

Louis entre en mécanique, comme on rentre en religion

Totalement envoûté par la mécanique, Louis veut lui dédier sa vie, d'autant qu'il a raté son entrée à Centrale !

Enfant, il rencontre souvent l'industriel **Léon Serpollet** qui fabrique des moteurs de voitures à vapeur. Il profite même d'une balade sur un de ces véhicules.

Âgé de 21 ans et pour le plaisir, il bricole et termine en 2 mois dans la maison de campagne familiale à Billancourt, sa 1ère voiture. Il faut dire que pendant son récent service militaire, il n'a cessé de penser, plancher sur l'automobile et aussi de faire une cagnotte.

Nous sommes le 24 décembre 1898, soir de Réveillon, et Louis vient de réussir brillamment l'ascension de la butte Montmartre par la rue Lepic avec sa voiturette pétaradante. Il s'agit en fait d'un tricycle **De Dion-Bouton** acheté avec ses économies et qu'il a modifié dans le petit atelier familial.

Équipé d'une boîte à vitesse à prise directe de son invention (qui remplace la transmission par chaîne), cet engin révolutionne le monde de l'automobile.

On admire le prodige.
Parmi les spectateurs enthousiastes 12 passent aussitôt commande de ce produit de luxe, avec versement d'arrhes.
Un cadeau de Noël pour Louis et ses frères !

Cette voiturette légère et bien conçue par Louis a déjà tout de l'automobile moderne : moteur à l'avant, transmission par arbre à cardan, boîte de vitesse munie d'une prise directe. Cette dernière innovation brevetée le 9 février 1899, sera par la suite fort rémunératrice pour la société des frères Renault.

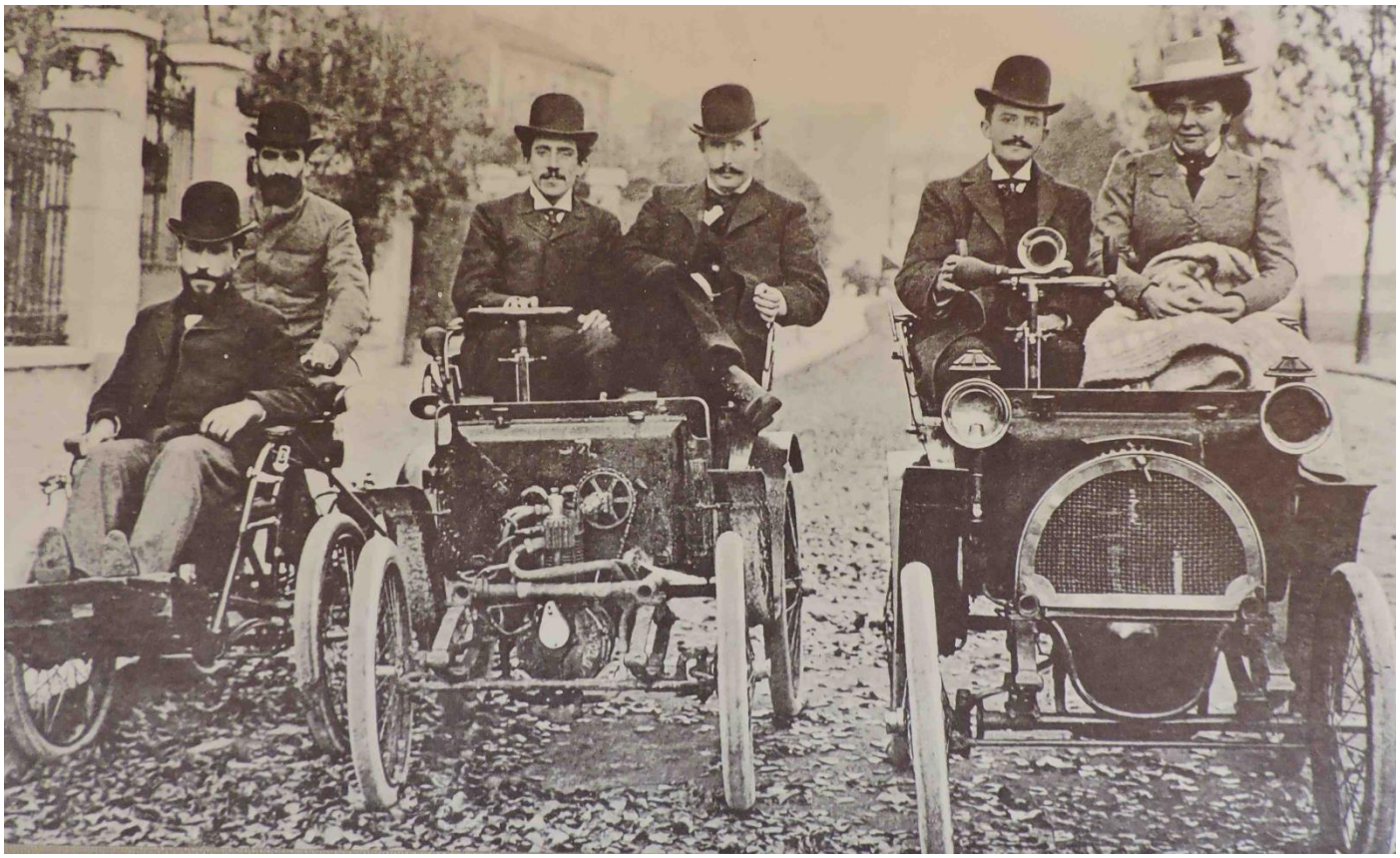
Fernand et Marcel fondent l'usine avec leurs économies

Louis a montré son génial savoir-faire mais il est sans le sou. Fernand et Marcel Renault, ses frères aînés prennent l'affaire en main et investissent leurs économies.

En bons commerçants, ces fils d'un négociant en draps et fabricant de boutons fondent le 25 février 1899, la société Renault Frères, où Louis n'est au départ qu'un employé… mal payé… mais cheville ouvrière de cette « start-up » familiale. Il travaille comme un forcené pour mener à bien son projet.

La fabrication commence à Billancourt. « L'usine » est au bout du jardin potager familial. La serre s'est mutée en magasin et on construit une cabane servant de bureau.

La Renault Type A est présente au second Salon de l'auto de l'histoire. Les 60 salariés de l'usine fabriquent les 71 autos commandées.



Sur le quai de Seine, Fernand et Marcel Renault sur quadricycle De Dion transformé en voiturette
et Louis au volant du prototype au centre.

La course automobile, formidable tremplin pour le commerce

Mais pour bien faire du commerce, il faut se faire connaître.
Et pour cela quoi de mieux que la compétition !

Dès le 26 août 1899, voilà donc Louis et Marcel engagés dans leur 1ère course, où ils se classent premier et second de la *Coupe des Chauffeurs Amateurs* au *Paris-Trouville.*

Le 1er septembre 1899, nouveau succès dans la course *Paris-Ostende* (322km). De nouvelles victoires, non sans quelques péripéties héroïques, ensuite les courses Paris-Bordeaux et Paris-Toulouse suscitent 350 nouvelles commandes.
Louis montre en course une exceptionnelle rage de vaincre, chez cet homme *accrocheur et volontaire, que l'on dit solitaire, timide et effacé dans la vie.*

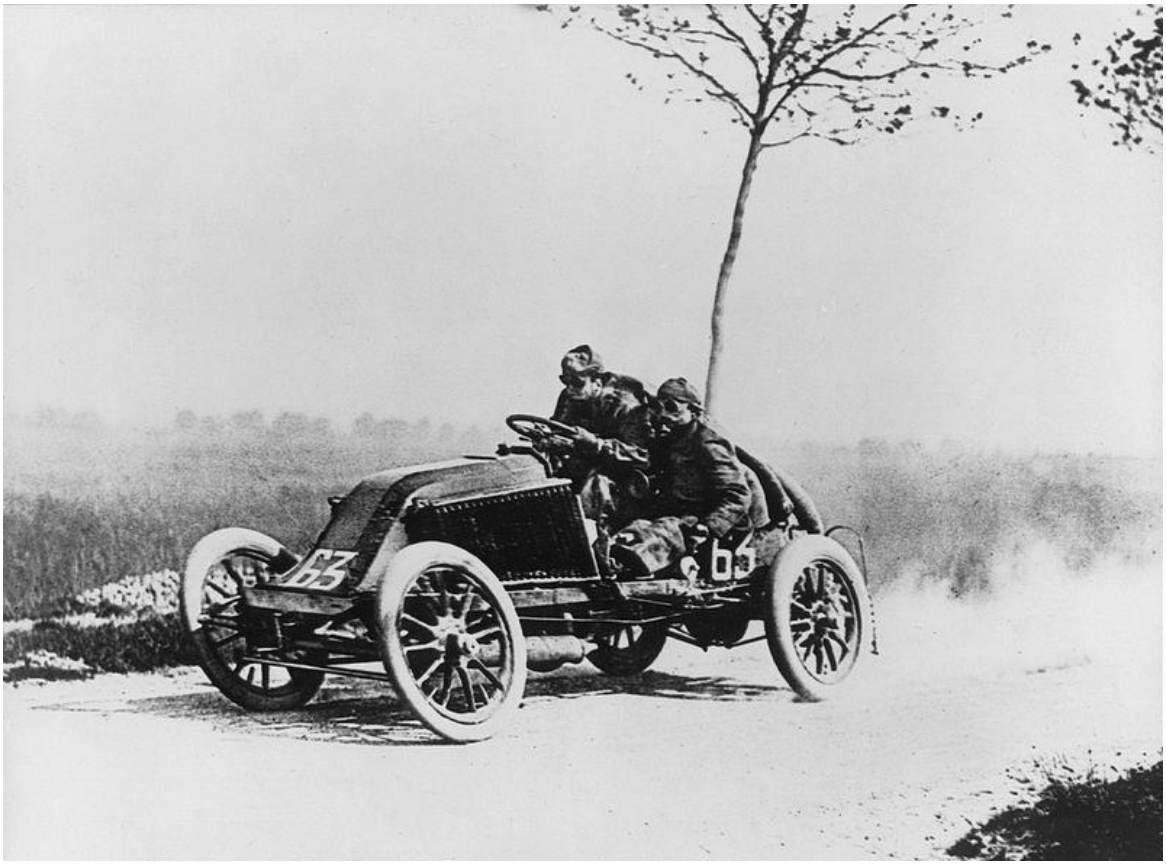
Fin 1900, les ateliers Renault de Billancourt n'ont plus rien à voir avec celui du potager familial.
Sur 4680m², l'entreprise emploie 110 personnes contre 6, deux ans auparavant.

Fernand organise un réseau d'agents à l'étranger et la 1ère voiturette s'exporte en 1901 à un riche client de Sumatra.

Entrée de l'usine Renault Frères rue du Cours (actuelle avenue Émile-Zola) à Boulogne-Billancourt au début du 20e siècle.

Pour Renault c'est la consécration en 1901, avec la *Semaine de Pau* puis *Paris-Bordeaux* où Louis et Marcel sont 1er et 2e sur voiturettes.
La performance est éclatante sur le *Paris-Berlin* où Louis termine 8e au classement général et 1er des voiturettes.

En 1902, Marcel gagne au classement général la course *Paris-Vienne* où Louis termine 28e après collision et sortie de route.



Voiture de Marcel Renault dans la course *Paris-Madrid* en 1903

Après la mort de Marcel, Louis renonce à la compétition

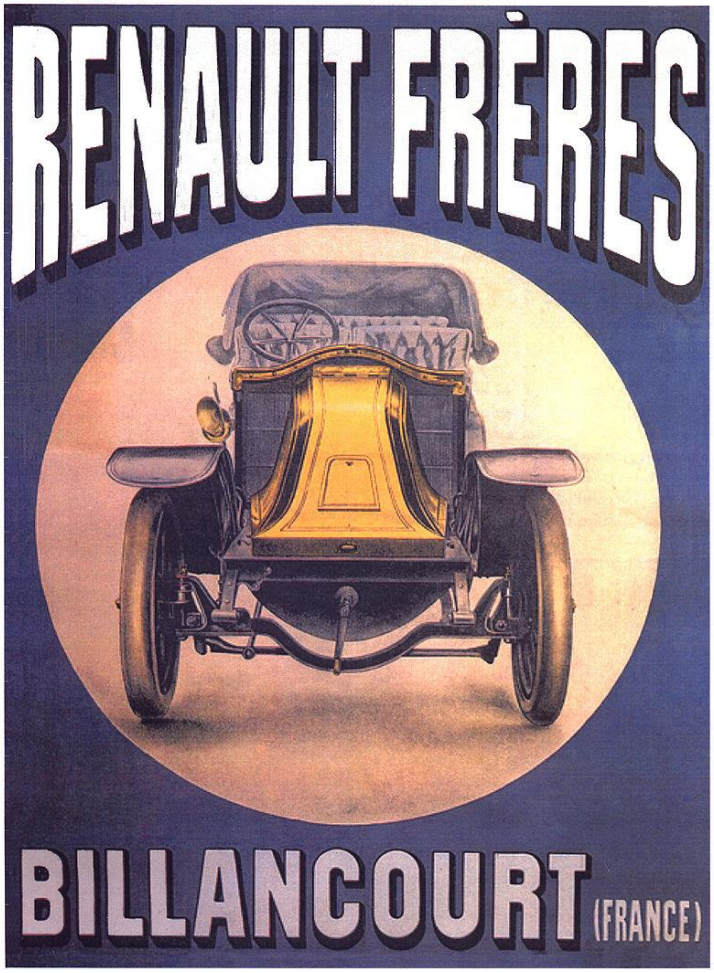
Le succès répété des voitures Renault booste la célébrité de la marque et les commandes affluent.
Pour les constructeurs, la course à la victoire et à la publicité pousse à l'escalade dans le gigantisme des compétitions inter-villes notamment avec *Paris-Madrid* en 1903 où la firme Renault est présente en force.

Marcel, peu enthousiaste à l'idée de participer à cette épreuve, avoue avant le départ vouloir abandonner la compétition. Prémonition ?!

De son côté, Louis, motivé plus que jamais pour vaincre et effacer son échec de Paris-Vienne mène un train d'enfer et atteint le 1er Bordeaux. Sans joie ! Il vient d'apprendre l'accident de son frère.

Alors que Marcel est dans les temps d'une possible victoire, un virage dangereux masqué par la poussière provoque la culbute violente de sa Renault. Il gît inanimé et décède deux jours plus tard le 26 mai 1903 à l'âge de 31 ans.
Le démon de la course ou les raisons de la course emporte cet homme affable et simple, très aimé de ses ouvriers et même estimé par ses adversaires.

Avec **Émile Levassor**, Marcel Renault est le 2e grand nom du sport automobile à être victime d'un accident de course.



Publicité Renault Frères

Profondément touché par la mort de son frère, Louis abandonne la compétition et consacre toute son énergie à développer l'entreprise familiale où Fernand remplace désormais Marcel à la direction commerciale.

Marcel Renault, célibataire, ayant fait de sa maîtresse sa légataire universelle, son décès met alors l'affaire Renault *Frères* en péril.
Elle est de fait copropriétaire de la société, avec une part évaluée à 5 millions de francs, Louis qui veut racheter ses parts tente auprès de la dame une opération de charme. Il parvient à la convaincre de céder ses droits contre une rente viagère de 10.000 francs et l'attribution d'une voiture Renault tous les ans.

Fernand crée des filiales Peugeot à l'étranger

Dès juillet 1903, Louis Renault âgé de 26 ans, passe du statut de salarié à celui de copropriétaire de l'entreprise. Mais il lui faut encore attendre six ans pour en devenir le maître absolu.

La société Renault, qui produit en 1903 près de 1 000 voitures sur les 11 500 fabriquées en France, dispose alors d'un réseau de 120 agents pour commercialiser ses nouveaux modèles.

Son ingénierie technique avant-gardiste est au rendez-vous puisqu'en 1903 est déposé un brevet de suralimentation qui servira… 75 ans plus tard en Formule 1 !

En créant les premières filiales en Angleterre, Belgique, Italie, Allemagne, Espagne et même États-Unis, Fernand joue un rôle important dans ce développement.

Comme 1905 est encore une année faste pour les ventes, Renault commercialise son 1er autobus qui sera livré à la *Compagnie Générale des Omnibus de Paris*.

Pour des raisons de santé, Fernand doit se retirer de l'affaire en 1908 et cède ses parts à son frère Louis qui la rebaptise *Société des Automobiles Louis Renault*.

Louis seul maître à bord à partir de 1909

Désormais, seul maître à bord, Louis lorgne du côté des États-Unis où Henry Ford produit son modèle unique la Ford T au succès considérable. Rendu sur place, il est impressionné par la capacité et l'organisation de l'usine américaine. C'est décidé, il va importer le taylorisme dans son usine.

Mais au lieu d'utiliser cette méthode pour produire à grande échelle un modèle unique comme le fait Ford, il décide de l'appliquer à toute son entreprise, soit pas moins de 11 voitures différentes de 8 à 40ch.

Chronométrer leur travail, pénaliser leurs erreurs dans leur salaire… les ouvriers refusent d'être des robots. La grève déclenchée le 11 février 1913 dure plus d'un mois.
Louis Renault sort victorieux du conflit mais c'est la dernière fois qu'il instaure le dialogue avec ses salariés, pour devenir de plus en plus despote et solitaire.

A la veille de la guerre de 14-18, il est le 1er constructeur français par son chiffre d'affaires.

Les *Taxis de la Marne* qui transportent au front la garnison de Paris en septembre 1914 sont en majorité d'origine Renault.
Pour l'effort de guerre, la firme se lance dans les chars légers *Renault FT* et pour cela le travail à la chaîne est instauré dès 1917. Ces conditions de production vont susciter les conflits des années 1920-1930.

En 1922, pour des raisons fiscales, la firme prend le nom de *Société Anonyme des Usines Renault.*

En 1928, **Jean Mermoz** franchit la Cordillère des Andes à bord d'un *Latécoère 25* à moteur Renault.

Latécoère 25 à moteur Renault

La Seconde Guerre mondiale signe la fin du règne de Louis

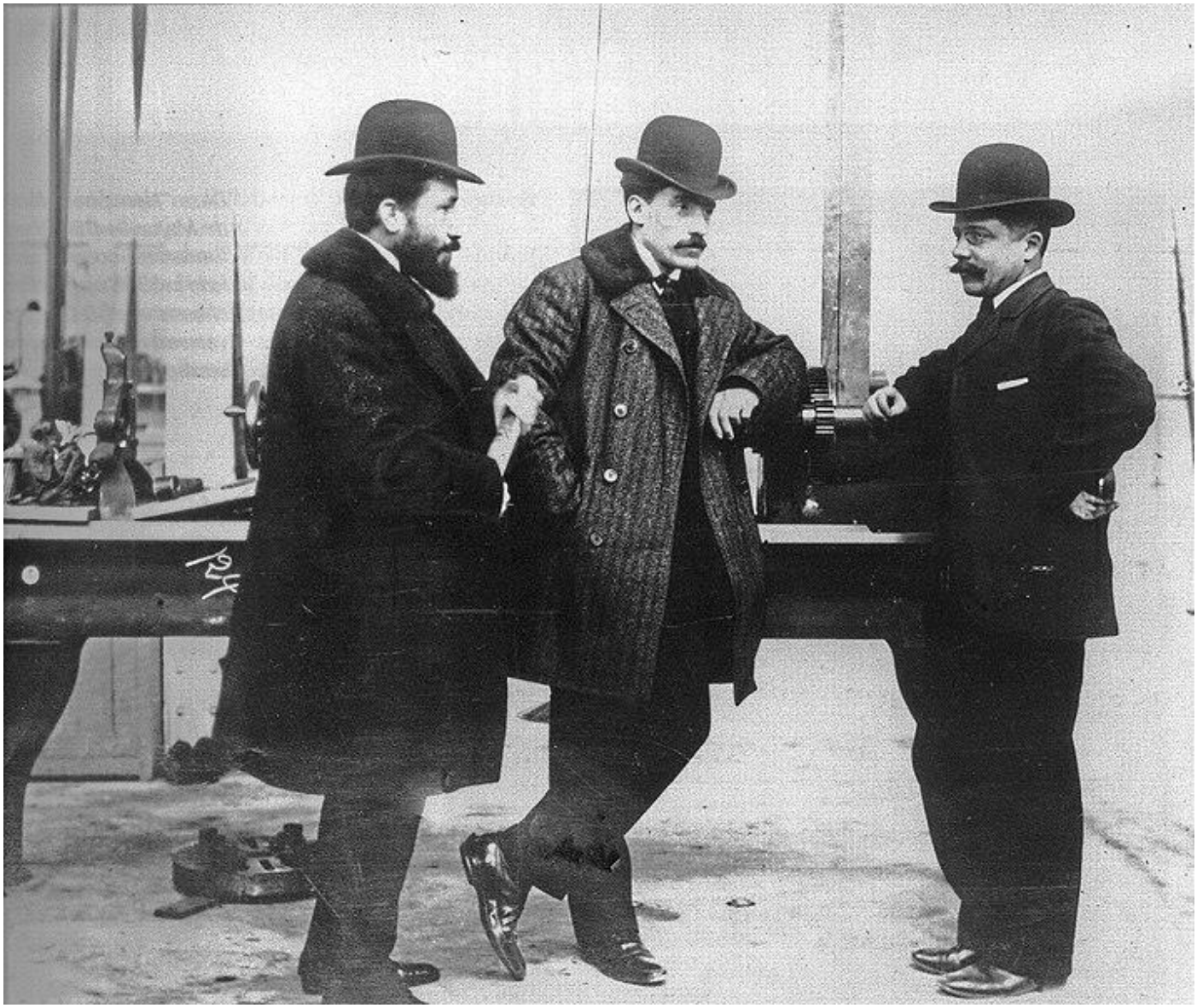
Depuis la 1ère voiture bricolée dans le jardin familial jusqu'à l'empire industriel de l'entre-deux-guerres installé à l'Île Seguin, quel chemin parcouru par Louis Renault !

Mais la Seconde Guerre mondiale arrive et Louis coopère avec les Allemands car il veut sauvegarder son usine qui est sa vie. Inculpé de commerce avec l'ennemi, il se constitue prisonnier à la Libération et est incarcéré à Fresnes.

Seul et ignoré de tous, il décède le 24 octobre 1944, lui, l'un des hommes les plus puissants du siècle.

Ainsi disparaît un génie de la mécanique et un leader industriel, réputé dur et intraitable, déterminé et infaillible, n'ayant confiance qu'en sa volonté, méprisant les hommes et ne supportant pas qu'on lui résiste.

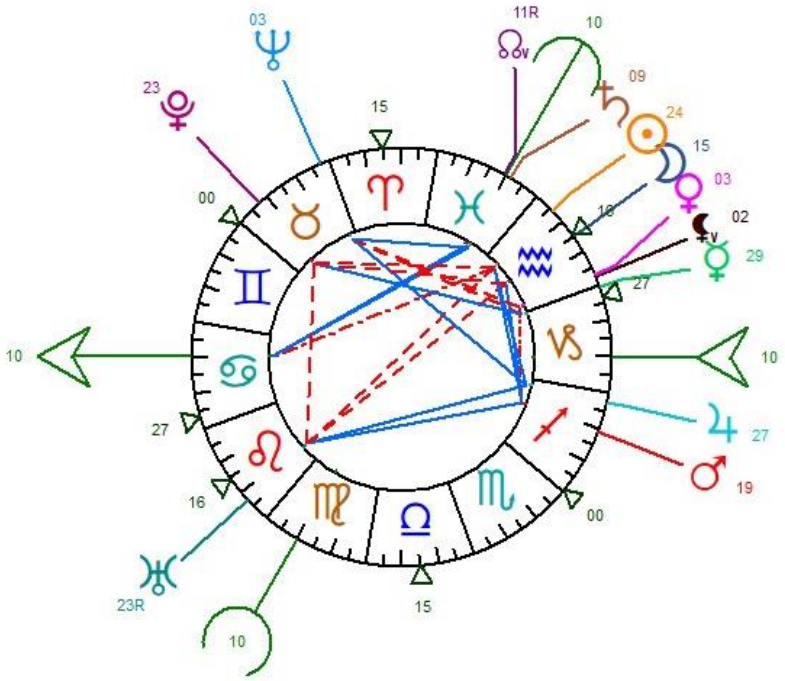
Le 16 janvier 1945, trois mois après la mort de Louis Renault, une ordonnance du Gouvernement provisoire de la République française présidé par le **général de Gaulle** prononce la dissolution de la Société Renault et sa nationalisation.



Les trois frères Renault

Sources documentaires :
https://fr.wikipedia.org/wiki/Histoire_de_l%27entreprise_Renault
https://sites.google.com/site/histoiregrouperenault/un-peu-d-histoire/chronique-renault/a-i-la-periode-louis-renault-1898-1944/1-des-debuts-dynamiques-1898---1914
https://www.planeterenault.com/15-histoire/18-entreprise/5387-1-debuts-louis-renault-sa-voiturette-1898-1914/
Ouvrage *Renault 1898-1965* - prêté par Jacques et Marie-Édith

Louis RENAULT



Louis, Prométhée génial et visionnaire jusqu'à l'extrême

Passion et imagination pour les techniques d'avant-garde habitent le tempérament de Louis marqué à la fois par le Verseau et le Cancer.

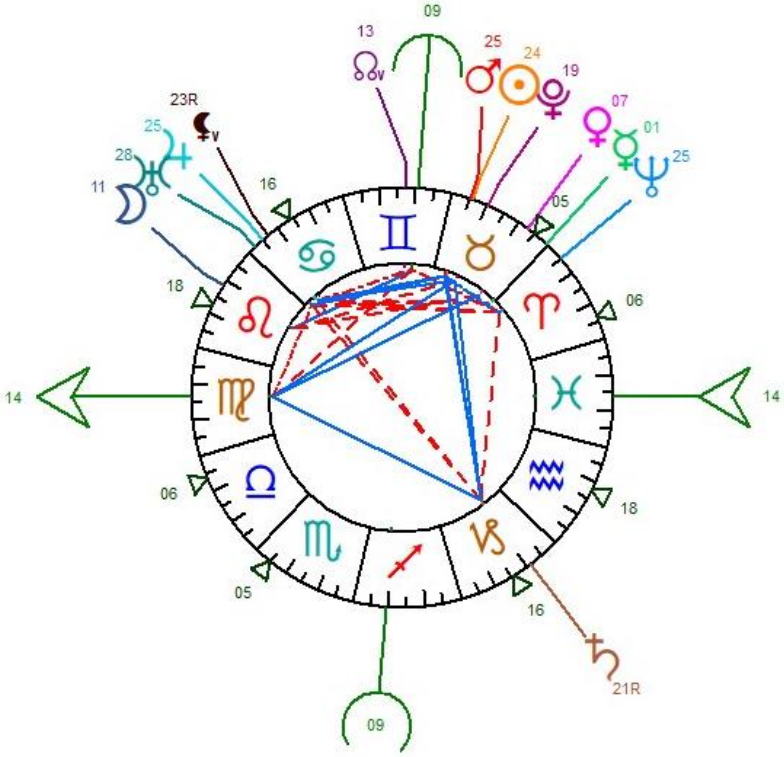
Véritable Prométhée de la mécanique qui sert aux déplacements, il sait avoir raison d'avance.
Son génie visionnaire l'amène à déposer des brevets qui font référence dans le monde de l'automobile.

Rien n'arrête sa détermination qu'il soit pilote ou chef d'entreprise.
Le destin l'amène à être seul aux manettes et cela sied parfaitement à son autorité naturelle et son besoin d'indépendance.

Volontaire au possible, coûte que coûte, il se crée un empire de l'automobile qu'il dirige sans partage.

La réussite nationale et internationale lui sourit jusqu'aux tribulations extrêmes de la guerre.

Marcel RENAULT



Marcel, un bâtisseur artisan au destin fulgurant

Avec une âme de bâtisseur artisan solide et bon vivant, Marcel traverse une courte vie entre Taureau et Vierge.

Il est là au bon moment et avec son argent pour commencer d'enraciner ce qui deviendra l'empire Renault.

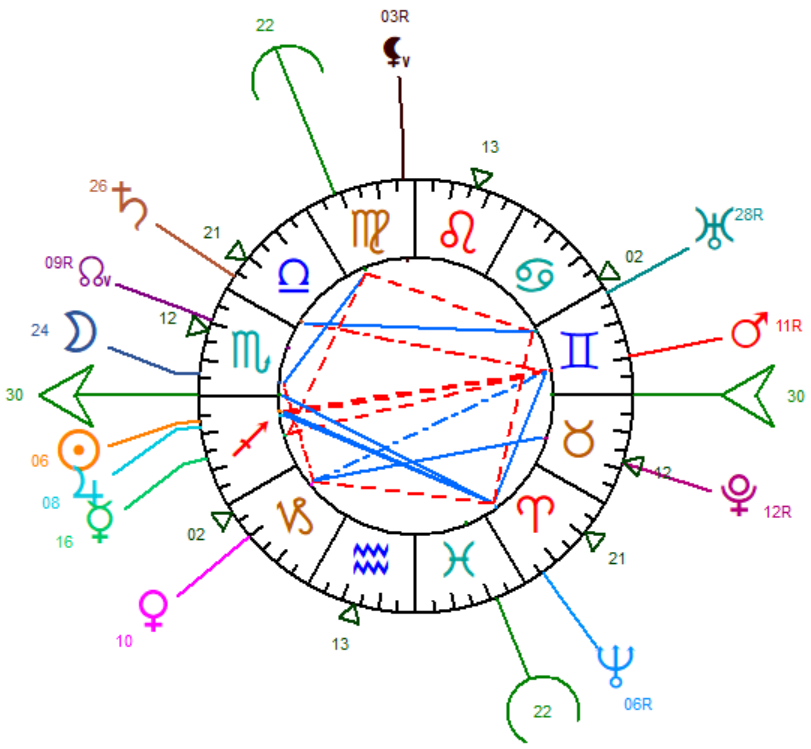
Avec sang-froid et solidité, il sait gérer ses courses sans pour autant avoir la hargne de vaincre de son frère Louis.

D'un naturel jouisseur, aimable et placide, il porte une puissante énergie de gestionnaire avisé.

Facilement populaire, il laisse ce souvenir sympathique tant auprès de ses concurrents que de ses ouvriers.

Marcel, une étoile fulgurante et brillante qui contribue à bâtir un empire automobile !

Fernand RENAULT



Logiciel Auréas Astro PC Paris

Fernand, habile gestionnaire et fin stratège, fondateur du réseau international Renault

Marqué par l'idéaliste Sagittaire et le Scorpion fin stratège, Fernand est là au bon moment, pour bâtir les fondations d'un empire dédié à la mécanique des déplacements.

Sa contribution est déterminante pour donner l'élan de la réussite à partir des inventions de son petit-frère Louis.

Associé au Taureau Marcel, il forme l'équipe familiale solide et complémentaire indispensable au lancement de leur industrie automobile naissante. Et du même coup, Marcel et Fernand sauvent probablement le nom Renault qui aurait pu être absorbé par d'autres firmes de l'époque.

Son relationnel habile et fin stratège a été précieux pour développer le réseau international Renault.

Qu'aurait été le destin de Louis sans la contribution bienvenue de ses frères Marcel et Fernand ?

Janine Tissot
DIPLÔMÉE DE L'ESAP | MEMBRE DE LA FDAF
Sites : https://www.janinetissot.com- http://www.janinetissot.fdaf.org/
Mail : info@janinetissot.com