

DION (JULES, PHILIPPE, FÉLIX, ALBERT, MARQUIS DE), né le 9 mars 1856 à Nantes (Loire - Inférieure), mort le 19 août 1946 à Paris.

Député de la Loire-Inférieure de 1902 à 1923.

Sénateur de la Loire-Inférieure de 1923 à 1941.

Jules, Philippe, Félix, Albert, marquis de Dion, fils d'Albert, Louis, Guillaume, marquis de Dion, et de Laure, Félicie Cossin de Chourses, naît à Nantes le 9 mars 1856.

La famille de Dion, d'origine brabançonne, tire son nom de la terre de Dion-le-Val, située à cinq lieues de Bruxelles.

On cite un Jean de Dion qui prit part à la cinquième croisade et l'on enregistre, en 1360, le mariage de Gilles de Dion avec la petite-fille du duc de Brabant. L'écusson brabançon figurera désormais dans leurs armes.

Au XVII^e siècle, une branche de la maison de Dion passe en France. Elle donne des officiers généraux aux rois de France et d'Espagne, des chevaliers de Saint-Louis, des chanoines aux chapitres nobles de Nivelles et de Maubeuge.

Dès sa jeunesse, celui qui n'est encore que le comte de Dion se passionne pour la mécanique. On connaît l'anecdote : se promenant sur les boulevards en compagnie du duc de Morny, il aperçoit un de ces petits jouets scientifiques que construisaient M. Bouton et son beau-frère, M. Trépardoux, dans un modeste atelier de la rue de la Chapelle. Dès lors, sa décision est prise ; il leur rend visite et une association s'ensuit qui sera à l'origine de nombreuses innovations dans le domaine automobile.

En 1883, les promeneurs du bois de Boulogne, à leur grande stupéfaction, voient apparaître le comte de Dion monté sur une machine pétaradante, roulant à environ quinze kilomètres à l'heure. C'est le premier tricycle à vapeur, bientôt suivi d'un quadricycle, « machine trépidante et crachant le feu », qui atteint le vingt-cinq kilomètres à l'heure. Ces engins sont la création des nouveaux associés installés d'abord rue Pergolèse, puis bientôt à Puteaux, dans ce qui deviendra les usines de Dion-Bouton.

Le comte de Dion se heurte vite aux sceptiques, à commencer par son propre père qui, mécontent des dépenses engagées par son fils, lui ferme les cordons de sa bourse, puis, devant son insistance, le fait pourvoir d'un conseil judiciaire. De Dion, rappelant ses souvenirs, écrira plus tard : « Devant l'opinion générale hostile, devant les gens les mieux intentionnés qui me prenaient pour un illuminé, je n'ai jamais perdu la foi dans le succès final de « l'idée automobile », et partout je n'ai jamais cessé d'y travailler de toutes mes forces. »

Les usines de Dion-Bouton fabriquent encore durant quelque temps des engins à vapeur : en 1894, un nouveau quadricycle dont les résultats sont bien supérieurs à ceux du précédent, puis, en 1885, un « dog-cart », à la demande d'un dandy de l'époque, M. de la Tour du Pin, qui avait dit « Fabriquez-moi donc une de vos voitures sans chevaux, mais faites-là surtout en forme de « dog-cart ». Cet engin qui pèse quatre cents kilos- et peut rouler à quarante kilomètres à l'heure sur une distance de trois mille mètres révolutionne, non seulement les Parisiens, mais bientôt le monde entier.

En 1899, c'est la sortie de la première voiture automobile de Dion, une « vis-à-vis » vraiment digne de ce nom. Puis, en 1902, c'est le tour de « La Populaire » qui obtient un succès mérité.

Le comte de Dion n'hésite pas à payer de sa personne sur le plan sportif. En 1894, il gagne la première course automobile sur route Paris-Rouen et organise bientôt d'autres compétitions. En 1895, il crée l'Automobile Club de France, dont il devient vice-président, puis président d'honneur, la Chambre syndicale des constructeurs d'automobiles, dont il est élu président, la Chambre syndicale de l'Aviation. En 1900, il participe avec Victor Goddet et Henri Desgranges à la fondation du journal *L'Auto*.

En quelque cinquante années, les usines de Dion-Bouton prendront plus de quatre cents brevets, dont beaucoup tendant à des perfectionnements que l'on retrouve sur les véhicules modernes. En 1923, Raymond Poincaré, président du Conseil, dira en sa présence : « Rien ne pouvait m'être plus agréable aujourd'hui que d'apporter au marquis de Dion les félicitations du Gouvernement pour les incomparables services qu'il a rendus à l'industrie automobile pendant le quart de siècle qui s'est écoulé depuis la naissance de cette industrie. »

Cette activité sur le plan industriel n'empêche pas celui qui va devenir à son tour le marquis de Dion de s'intéresser à la politique.

Il fonde la Ligue du suffrage universel, dont il est nommé vice-président. Il devient également président du Comité central de l'appel au peuple. C'est d'ailleurs sous l'étiquette de « nationaliste plébiscitaire » qu'il se présente, le 5 novembre 1899, aux élections cantonales dans le canton de Carquefou (Loire-Inférieure), où il possède le château de Montreuil. Il en sera réélu conseiller général sans interruption jusqu'en 1934.

Aux élections générales législatives du 27 avril 1902, au premier tour de scrutin, les habitants de la troisième circonscription de Nantes l'élisent député par 21.674 voix contre 143 à M. Labassière, sur 26.948 votants. Son mandat sera régulièrement renouvelé à des majorités considérables le 6 mai 1906, par 22.835 voix contre 8.027 à M. Moreau, sur 31.419 votants, le 24 avril 1910, par 19.670 voix contre 2.381 à M. Héry, sur 23.924 votants ; et le 16 novembre 1919, sur la liste d'Union nationale, par 41.708 voix sur 73.360 votants, toujours au premier tour de scrutin, ce qui lui vaudra le titre de « premier élu de France ».

Au Parlement, où il se signale dans les travaux des Commissions du travail, du suffrage universel, du commerce et de l'industrie, il intervient toujours en faveur de la liberté religieuse. Lors de l'expulsion des congrégations, il est arrêté, jeté en prison, puis traîné devant le tribunal malgré sa qualité de député et l'immunité qui s'y attache, pour avoir protesté contre ce qu'il appelle les spoliations de l'Etat.

Survient la première guerre mondiale durant laquelle, grâce à la puissance de ses usines, le marquis de Dion apporte une aide marquée à la défense nationale en y fabriquant fusils, canons, obus, moteurs d'aviation ou d'automobile, camions, projecteurs, magnétos, etc. L'un des sénateurs de la Loire-Inférieure, Busson-Billault, étant décédé le 11 mai 1923, une élection complémentaire a lieu le 1^{er} juillet suivant. Le marquis de Dion, qui se porte candidat, est élu par 705 voix sur 976 votants. Il sera réélu le 6 janvier 1924 par 614 voix sur 676 votants, et, le 10 janvier 1933, par 639 voix sur 1.000 votants.

Au Sénat, où il siège à droite, il fait successivement partie des Commissions du commerce et de l'industrie - dont il assumera la vice-présidence - du travail, des postes, des travaux publics,

de l'air, des douanes, des mines. Il appartient, en outre, à la Commission centrale de l'automobile et de la circulation, ainsi qu'à la Commission centrale militaire et se voit également nommer conseiller du commerce extérieur.

Le marquis de Dion est l'un des promoteurs de l'office national des routes.

A l'époque, il entend que cet organisme d'Etat jouisse d'une autonomie telle qu'il puisse faire oeuvre durable dans le domaine de la réfection de notre réseau routier. A cet effet, il préconise une plus juste répartition des ressources destinées à la route, ainsi que l'octroi de larges subventions aux départements et aux communes. Il est l'un des premiers à songer à l'introduction du machinisme dans l'agriculture.

Survient la deuxième guerre, mondiale. Présent au Congrès de Vichy, le 10 juillet 1940, il s'abstient lors du vote relatif aux pouvoirs constitutionnels. Mais, au lendemain de l'armistice, il proclamera le devoir impérieux de résistance. Le marquis de Dion se retire alors de la vie publique. Il mourra à Paris, le 19 août 1946, dans son hôtel particulier de l'avenue d'Iéna, à l'âge de 90 ans.

Titulaire de très nombreuses décorations françaises et étrangères, le marquis de Dion était notamment Chevalier de la Légion d'honneur. En outre, il avait vu, en 1926, la société d'encouragement pour l'industrie lui décerner sa plus haute récompense : la Grande médaille universelle.

Les usines de Dion-Bouton sont tombées en sommeil à partir de 1930, année marquée par la sortie de leur luxueuse berline 12 CV, ne fabriquant plus guère, à partir de cette époque, que des pièces détachées. Elles ont cependant retrouvé quelque activité après la disparition de leur fondateur en participant à la fabrication de « karts », ces petits engins destinés aux amateurs de courses sans danger, lesquels, par un singulier hasard, ressemblent non seulement par le nom mais aussi par l'aspect, au fameux « dog-cart. » de 1885.

Homme politique, grand industriel, novateur, chercheur infatigable, le marquis de Dion fit également oeuvre sociale, faisant notamment don de son hôtel de Nantes, sis rue de Bouillé, en vue de sa transformation en maison de retraite à l'intention des invalides de guerre.