

L'automobile et les Centraliens

de la guerre de 1914-1918 à celle de 1939-1944



Henri Carbonaro (46)

Dans un article précédent, j'avais fait le point de l'intervention des Centraliens dans la construction automobile de 1891 à la guerre de 1914-1918. Dans les lignes qui suivent, je vais essayer de vous faire découvrir l'action de quelques-uns de nos anciens dans le développement de l'automobile entre les deux guerres.

A la mobilisation générale en août 1914, rien n'avait été prévu en tant que mobilisation industrielle, car, dans l'esprit des militaires, comme la guerre devait être de courte durée, les arsenaux devaient fournir armes et munitions en quantités suffisantes.

De même, du point de vue transport, chemins de fer et véhicules réquisitionnés devaient largement y pourvoir.

Il fallut la bataille de la Marne et l'épopée des « taxis » pour ouvrir les yeux du général Joffre qui écouta avec intérêt la proposition du baron Petiet (1901) lui soumettant un plan pour l'entretien du parc automobile des armées, alors très réduit. Joffre n'hésita pas à créer le « Magasin Central Automobile » (MCA) dont il confia l'organisation et le commandement à Petiet nommé capitaine « à titre provisoire ».

C'est ainsi que le MCA eut la charge de fournir à toutes les unités engagées, les pièces de rechange nécessaires à l'entretien de leur parc automobile.

En particulier, c'est l'efficacité de l'action de Petiet qui permit aux combattants de la bataille de Verdun de ne jamais manquer d'approvisionnements ni de munitions grâce à la « Voie Sacrée », ce qui vaudra à Petiet

la Croix de Chevalier de la Légion d'Honneur, le 25 décembre 1916.

Cela n'empêcha pas Petiet de participer à l'effort de guerre en créant, de toutes pièces, un atelier d'où sortiront 2 159 moteurs d'avion Hispano-Suiza et d'être nommé à la tête du « Groupement Hispano-Suiza » qui réunissait en particulier, Brasier, Peugeot, De Dion, Voisin, Ballot, Chenard & Walker, Fives Lille, etc.

Après une période de flottement, tous les constructeurs participèrent à l'effort de guerre, chacun, soit dans sa spécialité, soit en créant de nouvelles activités comme l'aéronautique. C'est ainsi qu'André Michelin (1877), trop âgé pour aller au front, mais passionné d'aviation, fit cadeau à la France de 100 bombardiers, suivis par 1 884 autres bombardiers, dont les fameux Bréguet XIV.

L'armistice de 1918 vit l'arrêt immédiat de toutes les fabrications d'armement, ce qui ne manqua pas de poser force problèmes aux industriels qui se trouvèrent, du jour au lendemain, face à du personnel et des ateliers auxquels il fallait bien trouver du travail.

Du fait de l'effort de guerre, les constructeurs ayant survécu disposaient de moyens de production importants, aussi n'était-il plus question, pour eux, de se remettre à fabriquer des voitures à la petite semaine. La fabrication en série imposait donc de passer d'une production de 100 voitures par mois à 100 voitures par jour et plus.

Plus question pour les grands patrons de se remettre à la planche à dessin. Ils allaient être obligés de devenir des gestionnaires assistés par des ingénieurs spécialisés.

A part Louis Renault qui, étendu au concours d'entrée à Centrale de 1896, en avait conservé une certaine prévention vis-à-vis de notre école, tous les grands constructeurs de l'après-guerre donnèrent une chance à ceux de nos camarades qui surent la saisir.

L'aventure qui m'a semblée la plus remarquable à cet égard, est celle de Louis Dufresne (1913) que j'évoque dans l'encadré.

Dufresne terminera sa carrière chez Peugeot comme responsable des études.

Il aura eu la chance d'avoir eu comme président notre camarade Jean-Pierre Peugeot (1925), qui a été l'artisan du renouveau de la marque en imposant la 201, et d'avoir collaboré avec Guy de Sèze (1913) spécialiste chez Peugeot des problèmes de tenue de route, promoteur des roues avant indépendantes, et créateur des amortisseurs hydrauliques, une spécialité Peugeot, qui ont fait le succès de la 201.

Entre les deux guerres, tous les grands constructeurs évoluèrent avec plus ou moins de réussite.

Panhard & Levassor, qui furent toujours une pépinière de Centraliens, puisqu'après l'armistice de 1918, plus de 10 d'entre eux leur apportèrent leur concours, développèrent le créneau qui avait fait leur succès, la voiture de luxe fiable et silencieuse grâce à son moteur sans soupapes. Ils ne se rendirent pas compte que leur technique était périmée du fait de la mise au point, soit de petits moteurs performants, soit de moteurs 8 cylindres en V qui, devenus fiables et silencieux, ne consommaient pas d'huile

Louis Dufresne (1890-1958)

Né en juin 1890 à Bourg-en-Bresse, Louis Dufresne après ses études secondaires, sortit de Centrale en 1913 et entra chez Panhard & Levassor en qualité de dessinateur, aux appointements royaux de 0,90 F de l'heure et participa, entre autres, à la mise au point du moteur sans soupapes qui allait faire la renommée de son employeur.

N'étant pas mobilisable, avec deux camarades, il étudia pour Morane, constructeur qui s'inquiétait de l'après-guerre, une voiture de luxe, équipée d'un moteur sans soupapes de 3,5 litres de cylindrée qui, à l'époque, était le fin du fin en matière de motorisation.

Finalement, Morane ne donna pas suite à son idée, mais, bien qu'ayant payé cette étude, en fit cadeau à Dufresne lequel la proposa à André Citroën, alors directeur des Automobiles Mors qui envisageait, à la fin de la guerre, de se lancer dans la production automobile de grande série. Encore lui fallait-il un véhicule à construire.

Il embaucha donc l'équipe et lui demanda de construire trois prototypes. Simultanément Citroën qui voulait avoir deux fers au feu, demanda un autre prototype à Salomon qui réalisa une petite voiture de seulement 1 litre de cylindrée.

Finalement, Citroën choisit le prototype de Salomon et, grand sei-

gneur, fit cadeau des trois prototypes et des plans d'exécution à Dufresne qui proposa le tout à Gabriel Voisin, le père des avions Voisin, qui se trouvait dans la même situation que Morane.

Voisin embaucha Dufresne pour lancer cette nouvelle fabrication, se réservant la conception des carrosseries, ce qui était normal à l'époque, la dualité châssis-carrosserie étant un tabou non transgressable.

Ceci vous explique la raison pour laquelle les voitures Voisin eurent toujours des moteurs sans soupapes.

Mais Gabriel Voisin, comme tout inventeur, « était le seul à savoir », si bien que la collaboration avec Dufresne ne pouvait pas durer, et le 31 décembre 1921, ce dernier se retrouva, une fois de plus, sans situation.

Ayant proposé ses services à Peugeot, il y fut embauché le 1er janvier 1922 avec la mission suivante :

Société Anonyme des Anciens Établissements
PANHARD & LEVASSOR

Paie du 12 SEP 1914 191

NOM de l'Ouvrier L. Dufresne Numéro d'ordre 1191

Heures à 80 90

Bénéfices sur travaux aux pièces

1/10 ^{me} Oppositions	...	6.11
1/10 ^{me} Cessions	...	
1/10 ^{me} Avances	...	
1,2/100 Société de Secours Mutuels	...	
Retraites ouvrières	...	

TOTAL NET A RECEVOIR 132

Bulletin de paie de Dufresne à sa sortie de l'Ecole.

« Etudier et réaliser trois voitures de course pour courir le Grand Prix de l'ACF le 13 juillet 1922 »

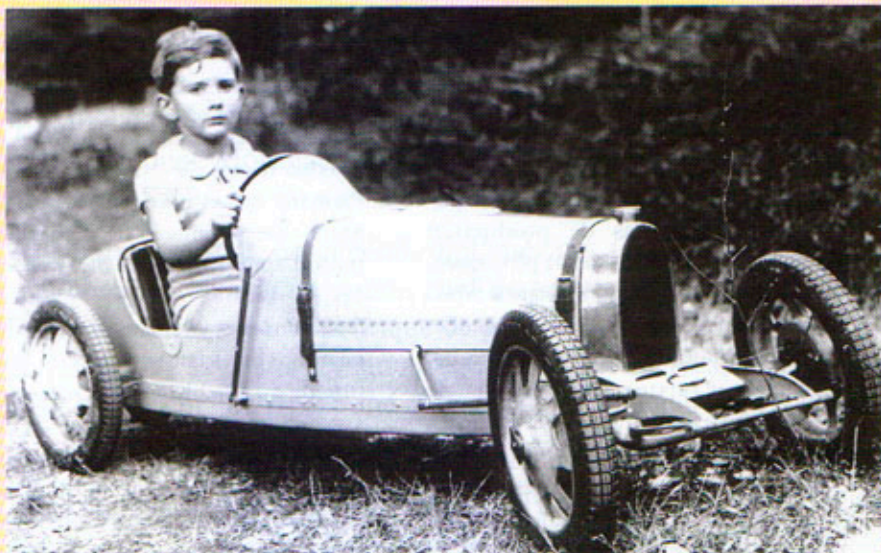
Dufresne ayant accepté le challenge, les trois voitures commandées se trouvaient le 13 juillet, à Reims, sur la ligne de départ, et finissaient, ce qui était un exploit, 4^e, 5^e et 6^e derrière trois Voisin.

L'année suivante, les trois Peugeot terminaient 1^{re}, 2^e et 3^e devant trois Voisin.

Dès lors, Dufresne va poursuivre toute sa carrière chez Peugeot où il aura d'abord en charge les voitures haut de gamme, les 14 et 18 CV, toujours équipées de moteurs sans soupapes.

La crise des années 1930 amènera l'abandon des 14 et 18 CV dont le marché s'était restreint car elles étaient trop chères.

Après avoir participé à la création et la mise au point des 301, 401, 601, il va réaliser en 1935 la 402 qui va signer l'arrêt de mort des 401 et 601, car cette voiture fut une révolution chez Peugeot, avec son moteur culbuté, ses roues avant indépendantes, ses amortisseurs hydrauliques, sa boîte de vitesses



Jacques Dufresne (1953) au volant de sa Bugatti.

mécanique ou électro-mécanique Cotal et sa ligne aérodynamique « Fuseau Sochaux ».

Mécanicien dans l'âme et doté d'un coup de crayon très sûr, cela ne l'empêchait pas d'apporter son aide à Bugatti, car, ce dernier, s'il était un remarquable motoriste, était facilement en délicatesse avec ses boîtes de vitesse, auquel cas il n'hésitait à faire appel au talent de Dufresne pour les dessiner. Comme Bugatti était d'une avarice sordide, le règlement de ses honoraires était souvent, pour Dufresne, l'occasion de discussions sans fin. C'est ainsi que, pour mettre fin à un marchandage laborieux, Bugatti lui fit, un jour, cadeau d'une réduction à l'échelle 1/2, d'une de ses fameuses type 35, à la grande joie de ses 2 fils, nos camarades Jacques (1953) et Jean-Pierre (1956).

Pendant trois années difficiles, de 1942 à 1945, il assura la présidence de la Société des Ingénieurs de l'Automobile tout en préparant l'après-guerre.

Directeur des études, il participa, jusqu'à sa retraite, à la conception de tous les modèles Peugeot d'après guerre, de la 203 à la 404.

Au sujet de cette dernière, une anecdote amusante. Si son moteur est incliné, c'est qu'à l'origine, il était prévu de l'équiper d'un 8 cylindres en V. Or, l'étude terminée, le projet fut abandonné, le marché n'ayant pas été jugé suffisant. Quand l'étude de la 404 fut reprise, plutôt que de dessiner un nouveau moteur, Dufresne se contenta de couper le 8 cylindres par un plan vertical d'où la position inclinée à 45° du moteur, ce qui permit, par la même occasion, d'abaisser le capot.

Tous les collaborateurs de Peugeot que j'ai rencontré sont restés en admiration devant la sûreté de ses conceptions. Quant à moi, au temps de la CAO (Conception Assistée par Ordinateur), j'ai été ébloui par la précision de son dessin et la qualité de son graphique sur les quelques dessins de sa main que j'ai pu examiner.

et étaient beaucoup moins chers à fabriquer.

Pourtant, parmi leurs Centraliens, notre camarade Delagarde (1921) créera nombre d'innovations que ce soit dans le domaine automobile ou militaire. Son champ du cygne sera la Dyna que nous évoquerons dans un prochain article.

Chez Citroën, un de nos camarades aurait pu faire une brillante carrière s'il avait eu la force de caractère nécessaire pour dire « non » à son patron, ce qui n'était pas évident. Il s'agit de Maurice Norroy (1920). Promu « responsable de la qualité » au moment du lancement de la 7 CV en 1933, il n'osa pas refuser l'adoption des joints homocinétiques Grégoire et de la boîte automatique Sensaud de Lavaud qui lui avaient été imposés par André Citroën lui-même. Or, du fait de leur conception, ces deux constituants indispensables n'étaient pas fiables. Il fallut les remplacer « in extrémis » par des joints américains et une boîte de vitesse mécanique dessinée et réalisée en catastrophe avec l'aide de sous-traitants.

Cela n'empêcha pas Norroy de terminer sa vie active comme président de Ducellier, d'avoir été président de la SIA et l'initiateur de la FISITA la Fédération Internationale des Sociétés d'Ingénieurs et Techniciens de l'Automobile.

Par contre, le sauvetage de Citroën est à mettre, en partie, au crédit de notre camarade Pierre Bourdon (1909), gendre d'Edouard Michelin, qui réussit à convaincre son beau-père que Citroën pourrait devenir une affaire rentable et l'a remise sur les rails avec la collaboration de Pierre Boulanger.

Alors que Boulanger consacrait tout son temps à Citroën, Bourdon avait repris la direction des essais chez Michelin. C'est à lui que l'on doit la conception et la mise au point, dans le plus grand secret et avant la guerre de 1939-1944, des pneus « Metallic » pour les camions, puis du pneu « X » à carcasse radiale qui équipe aujourd'hui plus des deux tiers des voitures de tourisme fabriquées dans le monde.

Deux autres équipementiers ont porté au-delà des mers le renom de la construction française.

Ce sont Solex et Marchal.

Le succès de Solex est dû au génie commercial de Maurice Goudard (1905) et à la qualité technique de ses produits due à Marcel Mennesson (1905).

Goudard essaima des usines Solex dans le monde entier, en Italie, en Allemagne, en Angleterre, aux Etats-Unis et au Japon ce qui l'amena à créer le Bureau de Normalisation de l'Automobile (BNA). Quant à Mennesson, il fit du carburateur un accessoire simple, fiable et interchangeable grâce au BNA qui normalisa ses dimensions, à l'invention du micromètre qui permit d'en contrôler les performances et à la mise au point du starter qui assurait un démarrage satisfaisant.

Marchal, successeur de Blériot, fut secondé par notre camarade Henry Bailly (1905) qui mit au point la fabrication des phares en grande série, créa les bougies Marchal et réussit à implanter avec succès la marque aux Etats-Unis.

A la veille de la guerre, plus de 150 Centraliens travaillaient dans l'industrie automobile et ce sont en grande partie leurs efforts couronnés de succès qui permirent à cette industrie, grâce à une tradition bien ancrée, de traverser la crise de 1929-1934.

A la veille de la guerre de 1939-1944, tous les grands constructeurs sortaient en moyenne plus de 300 voitures par jour, ordre de grandeur du chiffre qu'il fallait atteindre pour faire les bénéfices indispensables pour assurer la pérennité des entreprises, chiffre qui explique la disparition progressive des petits constructeurs.

Les premiers à baisser les bras furent ceux qui n'avaient misé que sur l'automobile, et n'avaient pas une seconde fabrication leur permettant d'équilibrer leur compte d'exploitation comme Hotchkiss avec ses mitrailleuses, Salmson avec ses moteurs d'avion, Hispano-Suiza avec l'aéronautique.

L'exemple qui m'a le plus frappé est celui des Automobiles Aries.

Comme nous l'avons vu dans un article précédent, après sa sortie de l'Ecole et un stage « ouvrier » chez Panhard & Levassor, le baron Charles Petiet (1901) créa Aries en février 1903.

Doté d'une forte personnalité, Petiet avait conçu des voitures de tourisme et surtout des véhicules industriels qui rencontrèrent immédiatement un grand succès puisqu'il exporta en Angleterre, en Espagne, en Egypte, aux Etats-Unis, en Amérique latine, etc.

A la fin de la guerre, il était devenu une des figures incontournables de l'industrie automobile à l'avenir de laquelle il avait toujours cru, moyen-

près de Metz, de l'UCPMI (Union des Consommateurs de Produits Métallurgiques et Industriels) afin de fournir à l'industrie en général et à l'automobile en particulier, des produits adaptés à leurs besoins, entreprise dont la présidence lui sera confiée.

Puis, président du Salon de l'Automobile de 1919 à la veille de sa mort en 1958, il l'inaugurera chaque année, présentant lui-même aux suc-

rent de régler, à la satisfaction de tous, nombre de conflits.

Membre à part entière de la Confédération Générale du Patronat Français, il fut l'un des négociateurs des « Accords Matignon » de 1936.

Enfin, il présida notre Association de 1928 à 1930.

Malgré ses nombreuses occupations, il continuait à présider Aries.

Malheureusement, faute de moyens financiers et d'une clientèle suffisamment étendue, il ne put faire face au développement technique imposé par la concurrence, raison pour laquelle, ses prix n'étant plus compétitifs, ses ventes s'effondrèrent, ce qui l'amena, à son grand regret, à se retirer en 1938.

Finalement, quelle était la situation de l'industrie automobile à la veille du conflit ?

Du point de vue technique, l'automobile française dominait le marché, même s'il a fallu attendre plusieurs années pour que ses solutions soient universellement adoptées comme la traction avant et les roues indépendantes.

Mais, bridée par une fiscalité qui en faisait un des grands pourvoyeurs du budget et une politique sociale qui en diminuait la compétitivité, elle n'avait pas atteint le développement auquel ses qualités intrinsèques lui donnaient droit.

Aussi, de la première place au début du siècle, elle n'était plus qu'à la 4^e place après les USA, l'Angleterre et l'Allemagne à la veille du conflit, conflit qui faillit consacrer sa disparition mais à laquelle elle échappa, grâce à l'action de certains de nos camarades, mais, ceci est une autre histoire qui fera l'objet de ma conclusion dans un troisième article. ■



nant quoi, tout en développant ses propres affaires, il allait consacrer une part importante de son temps à la profession.

Sa première action fut la création, à partir des aciéries Thyssen, prises de guerre, implantées à Hagondange

cessifs présidents de la République, les réalisations de ses commettants.

Auparavant, ses collègues l'avaient appelé à la présidence de la Chambre Syndicale des Constructeurs d'Automobile où son impartialité et ses qualités de diplomate lui permi-

Par suite d'une erreur de composition, l'article de Henri Carbonaro, paru dans la livraison de septembre a été amputé d'une partie de son titre. Il aurait fallu lire :

« Les Centraliens et la naissance de l'automobile »

Nous nous en excusons auprès des lecteurs qui, à la lecture, auront rectifié d'eux-mêmes.