

Une figure ardennaise

Gustave Adolphe Clément-Bayard *(1855-1928)*

**Un grand capitaine d'industrie - Un pionnier
Cycles - Automobiles - Dirigeables**



François Marchal sur son nouveau véhicule Clément-Bayard (année 1910). Il assure le "service de gare" pour le transport des pièces fabriquées par La Macérienne et destinées à l'usine de Levallois, ce qu'il faisait auparavant avec des chevaux.
Reproduction de la photo originale coll. de François Marchal, son arrière-petit-fils.



Adolphe Clément (1855-1928).

11 décembre 1884

La ville de Mézières a racheté ses fortifications et "la place de Mézières" est déclassée au début de 1885.

Mézières peut donc démolir ses fortifications. Elle "jalouse" Charleville qui s'est développée et elle est prête à accueillir, voire à attirer, des activités.

Un homme a su saisir les opportunités d'une rencontre avec cette ville et y implanter une usine dite "**La Macérienne**".

Voici l'histoire extraordinaire de cet homme "Clément-Bayard".

C'est sous ce nom composé qu'il est passé à la postérité, mais son nom de famille est Clément. Il ne s'appel-

lera Clément-Bayard qu'en 1909, à 54 ans.

Nous allons retracer la carrière de M. Clément avec son implantation à Mézières d'où lui viendra l'idée de son patronyme ultérieur.

Jeune et sans moyens, il a commencé une ascension extraordinaire due à sa constance dans l'effort, à ses qualités de visionnaire et au fait qu'il a su s'entourer d'hommes de grande qualité.

Il a eu une réussite financière et industrielle remarquable. Il a occupé une place de premier plan dans la hiérarchie des précurseurs de l'automobile pratique dont il en est un des principaux pionniers, avec les Bollée père et fils, Alexandre Darracq (1855-1931), le comte Albert de

Dion (1856-1946), Georges Bouton (1847-1939) et son beau-frère Trépardoux, René Panhard (1841-1946) et Émile Levassor (1843-1897), Armand Peugeot (1849-1915), Léon Serpollet (1858-1907).

André Citroën (1878-1935) et Louis Renault (1877-1944) n'arriveront qu'une génération plus tard.

Comme pour Gladiator, pour Peugeot, Opel... l'industrie du cycle fut à la base de son accès à l'automobile et son sens de la prospective l'a conduit au dirigeable et à l'avion.

Ses premières années et les cycles

Gustave Adolphe Clément est né le 22 septembre 1855 rue du Bourg à Pierrefonds, dans l'Oise (à proximité immédiate du château historique), dans une famille modeste.

Il laissera tomber le premier prénom pour simplifier et se fera appeler Adolphe Clément.

Son père, épicier-serrurier, meurt bientôt et sa mère se remarie. Il fréquente l'école primaire, puis le collège de Villers-Cotterêts, établissement fondé par un remarquable pédagogue, l'abbé Grégoire.

Mais il doit bientôt choisir un métier pour gagner sa vie. Son tuteur l'engage à travailler dans l'épicerie. Il refuse et lui déclare qu'il veut être mécanicien. Il entre comme apprenti chez un forgeron - charron - maréchal-ferrant. Il s'intéresse à la mécanique en dehors de ses heures de travail et observe avec intérêt l'évolution des bicycles et des vélocipèdes.

Il consacre ses loisirs à la construction d'un vélocipède en bois, à roues cerclées de fer, d'un modèle semblable à celui de Michaux, l'inventeur de la pédale. Il a trouvé ainsi la liberté de pouvoir se déplacer, et chaque dimanche, il part visiter les villages des environs.

1872, il a 17 ans et possède maintenant un moyen de locomotion avec son bicycle en bois. Alors il décide d'entreprendre son "Tour de France", sans aucun bagage, avec seulement quelques francs en poche et un simple petit baluchon. Il règle ensuite ses dépenses au moyen des bénéfices que lui fournit ça et là sa profession, regardant et réfléchissant.



Le constructeur Adolphe Clément avec F. de Civry et ses "poulains". De gauche à droite : F. Charron, E. Lamberjack, F. de Civry (assis), Arlaud, H. Fok, Jiel-Laval, A. Clément, Echallier, de Clèves, Merrilees, Voigt. Photo comm. par M. S. Guillemon.

"*Simple ouvrier*, écrit Desgranges dans l'Auto du 11 mai 1928, *il entendait prendre des vues sur la vie, ouvrir son cerveau au-delà de la profession manuelle, former son expérience, développer l'esprit d'entreprise qu'il sentait en lui.*

Il rejoint Orléans le premier jour, puis Tours le lendemain où il se fait embaucher dans une entreprise de constructions mécaniques. Là, il fait la connaissance de Truffault, grand constructeur parisien de cycles et inventeur de la jante creuse, avec lequel il restera en relation.

Économe, il amasse un pécule et gagne successivement Angers, Bordeaux, Marseille, Lyon, toujours avec sa bicyclette. Il est donc très entraîné et décide de s'engager dans des courses cyclistes. En 1876 (il a 21 ans), il participe à l'épreuve Angers-Tours gagnée par le champion Terront, il finit sixième. Il termine l'année à Bordeaux à réparer des bicyclettes, puis revient à Lyon en 1877. Là, il voit construire des bicyclettes en tubes d'acier et s'en fabrique une pour son usage personnel.

Il effectue avec Tissier, coureur très connu, le voyage Lyon-Toulouse et retour.

Mais Paris l'attire. Il s'y rend en 1878 pour visiter l'exposition universelle et il y reste.

Il loue un petit local dans le 17^e, au 20 rue Brunel (avenue de la Grande-

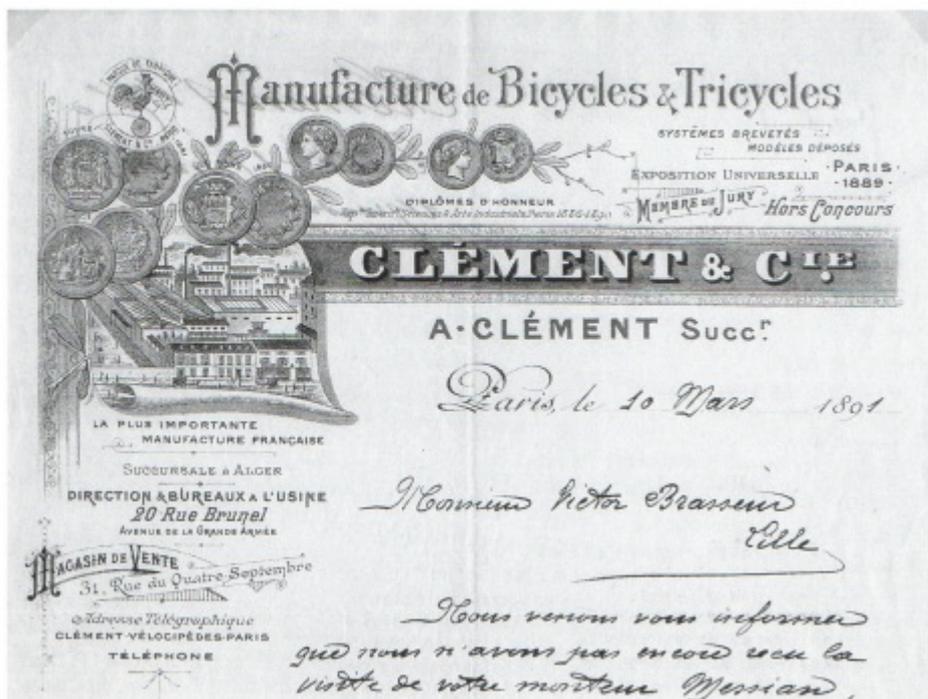
Armée), en plein centre de la vélocipédie parisienne, et y installe un atelier. Il trouve deux commanditaires auxquels il inspire confiance bien qu'ils ne le connaissent pratiquement pas : M. de Graffenried, puis M. de Montgeron. Tout à côté, il inaugure bientôt une école de vélocipédie.

L'idée est géniale. Aux amateurs qui apprennent non sans difficulté à tenir en équilibre sur ces hautes machines que sont les *Grand-Bi*, les moniteurs font comprendre que les meilleures sortent des ateliers Clément.

Il répare les premiers "véloce" en bois et en fer et construit lui-même des cycles. Il crée la "Société Clément et C^e - Manufacture de bicycles et tricycles" vendus sous la marque Clément.

Il prend part aux courses et souvent y triomphe. La même année (fin 1878), avec Charles Terront, il participe à Londres aux "Six Jours" cyclistes de l'Agricultural Hall. Il a commencé à se faire un nom dans les courses cyclistes.

Il ouvre un magasin d'exposition et de vente au 31, rue du 4 Septembre (à deux pas de l'Opéra). Il fait une campagne de publicité par affiches sur lesquelles on voit une femme chevauchant son bicycle en tenue d'amazone. Cette affiche montre également le manège vélocipédique qu'il a créé à côté de l'usine et où l'on peut s'initier à monter à bicyclette. Chaque acheteur reçoit des



tickets pour accéder au manège-école.

L'usine de la rue Brunel se développe vite et va employer bientôt 150 personnes en 1880. Cet effectif atteindra même 400 personnes ultérieurement. Il devient ainsi le plus important constructeur de cycles de France et fait ce qu'il faut pour sa notoriété.

En France et en Angleterre, les champions cyclistes du moment, Terront et de Civry, remportent les principales épreuves sur cycles Clément.

À la même époque, en septembre 1879, il avait créé une première société en province, à Tulle en Corrèze : la "Sté Clément C^e - Fabrique de vélocipèdes et bicyclettes". Cette usine de Tulle, trop éloignée, sera abandonnée plus tard au profit de celle de Mézières.

Pendant les années 1880, il continue de développer ses affaires ; le rythme des achats, des créations, des participations, prouve sa réussite. C'est dans cette période, en 1886, qu'un de ses représentants lui signale l'existence de terrains à acquérir à Mézières avec possibilité de force motrice hydraulique.

1889 est une année capitale. Adolphe Clément a 34 ans.

Il va à Londres à l'exposition du cycle accompagné de son ami Alfred de Civry qui parle parfaitement l'anglais. Il y découvre le "boyau Dunlop". Le premier pneumatique venait

d'être inventé par John Boyd Dunlop, un vétérinaire installé à Belfast en Irlande. La demande de brevet avait été déposée à Belfast le 23 juillet 1888.

Pour Adolphe Clément, c'est une révélation et il saisit immédiatement le parti qu'il pourra en tirer.

Il entreprend aussitôt des négociations avec le directeur de l'agence propriétaire de l'invention nouvelle, Harvey Du Cros, afin d'acquérir la licence. Ces négociations sont très dures. L'affaire ne sera conclue que l'année suivante, non sans difficultés : Harvey Du Cros a besoin de capitaux. La licence lui est finalement accordée, mais à condition qu'il se rende acquéreur de 2 000 actions Dunlop à 1£ pièce. Pour financer cet achat, il rassemble tous ses moyens de trésorerie et réussit l'opération (il paraît que son chef comptable l'en dissuade, car il se mettait ainsi au bord de la faillite).

Cette licence le rend donc acquéreur de tous les droits pour l'exploitation en France du pneumatique Dunlop. Mais les actions Dunlop prennent rapidement de la valeur pour atteindre bientôt 10 £ pièce. Au lieu de la faillite, ce ne fut pas la fortune, mais le début de son énorme fortune.

1890, il négocie les premiers achats de terrains à Mézières - St-Julien et l'autorisation d'une prise d'eau pour force motrice.

Il a déjà d'autres idées en tête et regarde du côté des moteurs pour des tricycles à pétrole et pour des voitures.

En 1891, il se sépare des commanditaires de ses débuts. Il a maintenant les moyens de poursuivre seul son chemin.

1893, il crée le *Vélodrome de la Seine* sur de vastes terrains situés à Levallois-Perret, quai Michelet, qui sera démoli 3 ans plus tard pour faire place à des usines énormes occupant une superficie de plus de 45 000 m².

Les quatre années de 1894 à 1897 constituent ses années records, pour le lancement et le développement des nouvelles activités.

1894. Il s'associe avec les plus importants constructeurs anglais *Gladiator et Humber* et crée la "Sté des Vélocipèdes Clément, Gladiator et Humber" au capital, stupéfiant pour l'époque de 22 500 000 F et y installe comme directeur Ferdinand Charron, ancienne vedette du cyclisme. Cette société s'installera dans les usines Darracq au Pré-St-Gervais.

La marque "Clément" est celle de ce nouveau consortium. Elle aura son importance, car elle est célèbre. Côté cycles, il a donc les mains libres et de gros moyens.

En 1894, il est décoré pour sa prodigieuse participation à la grande exposition du cycle à Chicago.

1894 également, début de la construction de l'usine de Mézières.

1895, Adolphe Clément fonde avec J.-B. Dunlop et Arthur du Gros la "C^e Française des Pneumatiques Dunlop" qui va employer jusqu'à 250 personnes. Ses actions ont encore pris de la valeur, multipliées par 10.

1896, il entreprend la construction importante de l'usine de Levallois, quai Michelet.

Le 12 juin 1896, afin de pouvoir alimenter son usine "La Macérienne" en force motrice, il achète les ruines des anciens moulins de Mézières, ancienne usine Pommery (place de la Préfecture) et construit des turbines. Il achète également des terrains le long du chemin du Theux. Il obtient, en 1897, l'autorisation d'effectuer une prise d'eau dans la Meuse et aura, en 1901, celle d'aménager en aval un canal pour ces turbines.

1896

Avant de construire des voitures Clément puis Clément-Bayard, il s'intéressa aux recherches continues de Panhard et Levassor.

Informé des projets d'extension de cette maison alors à la pointe de la construction automobile, Adolphe Clément fait l'acquisition des terrains entourant l'usine à la Porte d'Ivry. À la mort d'Émile Levassor en 1897, il est appelé au conseil d'administration des "Anciens Ets Panhard et Levassor". Le 26 août 1897,

L'année 1900 est encore, pour le grand industriel Adolphe Clément, la date de l'essor définitif. Le père du cyclisme a décidé de devenir le roi de l'automobilisme.

C'est tout d'abord la petite boutique de la rue Brunel qu'on élargit, les maisons voisines éventrées, elle finit par occuper un périmètre considérable.

Pour faire du motorcycle tout en n'abandonnant pas la bicyclette, un chroniqueur du *Gil Blas* raconte :

il se libère, redevient son seul maître, seul en nom, seul au commandement. Son nom appartenant désormais à une société, il cherche une marque nouvelle. Il la trouve. Devant son usine de Mézières s'élève une statue de Bayard. Sous quel patronage plus vaillant et plus pur placer son labeur que celui du chevalier sans peur et sans reproche ?

Et la marque Bayard-Clément est née.

Cette marque est moderne : sa popularité est postérieure à l'année 1900.

L'usine Clément n'occupe, en 1900, qu'une superficie de 6 000 m² et n'emploie guère que trois cents ouvriers. Ceux-ci travaillent ferme car ils sortent cinq cents voitures dans l'année. Ce sont d'élégants véhicules à deux places, d'une force moyenne de 4 chevaux et demi.



Publicité dans *La France Automobile* 1898.

il souscrit 1 million dans la constitution du capital de 5 millions de cette société.

Le 31 mai 1899, il en deviendra le président à la suite de la démission de René Panhard. Trois ans plus tard, le 19 septembre 1902, étant donné ses multiples occupations, il donnera à son tour sa démission.

En cette année 1897, alors que se construisent les usines de Levallois et de Mézières, lui, qui construisait déjà des tricycles à pétrole munis de moteurs de Dion, présente deux modèles de voitures, une monoplace et une biplace, modèles étudiés en 1896.

Dès 1899, avec l'autorisation de la firme, il sort une voiturette légère la *Clément-Panhard* conçue par Krebs, directeur technique des usines Panhard, avec moteur arrière monocylindre horizontal de 3 CV.

1900

Le voici constructeur d'automobiles. Il sort la voiturette légère "Clément".

On achète à Tulle une ancienne manufacture d'armes, puis une usine à Mézières, puis ce sont les terrains de Levallois-Perret où s'édifie, chaque jour agrandie, la grande usine du quai Michelet. Des concurrents sont venus, on les absorbe. Clément truste Gladiator et Humber en formant, avec ces deux marques réunies à la sienne, une société au capital de 22 millions.

Mais un nouveau facteur de travail a surgi, plus puissant encore que la bicyclette. C'est la voiture automobile. Il s'agit de ne pas se laisser manger, et c'est à l'automobile, aux moteurs, qu'on s'attelle. Voici Clément qui fabrique, pour sa société, des voitures nouvelles, puis il s'intéresse à la marque Panhard-Levassor, en devient le principal actionnaire et le président du conseil d'administration. Mais les lenteurs administratives des sociétés anonymes ne concordent pas avec ce tempérament actif et autoritaire. Il lui faut sa liberté d'action, de décision rapide. Le temps révolu de ses engagements,

1901

Adolphe Clément sort une petite 7 CV monocylindre.

En 1901 également, création de la "Carrosserie Clément - Rothschild" intégrée dans l'usine du quai Michelet, dirigée par un maître carrossier puis absorbée en 1903.

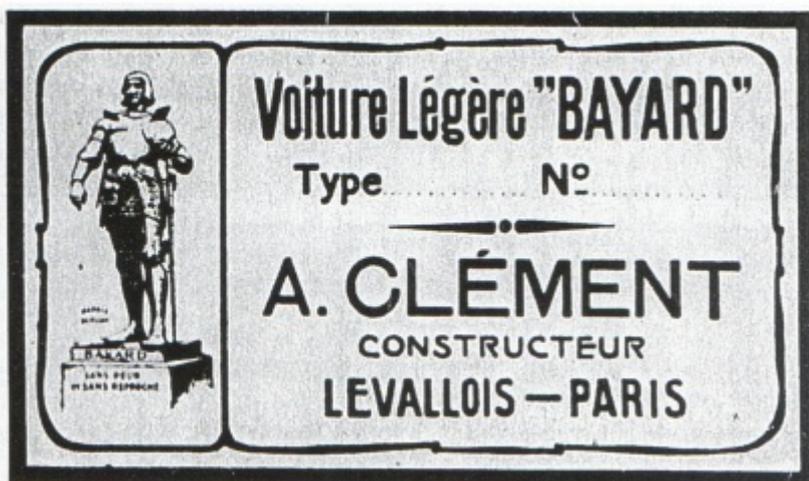
À cette époque, des voitures Clément-Panhard sont construites sous licence par les usines Stirling à Édimbourg, sous la marque "Clément-Stirling".

En 1901, sa fille aînée, Angèle, épouse Albert Dumont, ingénieur aux usines de Levallois.

1902. Conséquence du perfectionnement de la voiture et de l'apparition de la motocyclette, le tricycle à pétrole va disparaître.

1902 - Création du "Circuit des Ardennes".

Le baron Pierre de Crawhez, président de la commission sportive de l'Automobile-Club de Belgique, prend l'initiative d'une course, ouverte aux professionnels de vitesse et aux amateurs de tourisme, à disputer le 31 juillet sur un itinéraire triangulaire qui prend le nom, encore inédit, de "circuit". Ce fut la genèse du Circuit des Ardennes, épreuve demeurée classique. Elle emprunte la route de Bastogne à Bastogne par Longlier et Habay-la-Neuve, soit



À la fin de l'année 1903, les "Bayard" reçoivent une nouvelle plaque d'identification.

85 km à couvrir six fois de suite. Sur 56 véhicules ayant pris le départ, 33 seulement achèvent le parcours.

En catégorie voitures légères, A. Clément classe deux véhicules 8^e et 9^e. La catégorie motocyclette est gagnée sur autocyclette Clément.

1903. Vu l'importance du marché anglais en plein essor, il décide de s'y implanter. Il est en rapport avec le comte de Shrewsbury of Talbot. Ces contacts aboutissent à l'édification d'une usine à Ladbroke Grove où sont construites des Clément sous la marque *Clément-Talbot* et plus tard Talbot.

Une opération analogue en 1906 échouera en Italie avec la marque *Diatto-Clément*.

Le 1^{er} novembre 1903, des usines de Levallois, sort le modèle 4R à moteur 12/16 HP à arbre à came unique et toutes les soupapes commandées, bien en avance sur son temps.

Tous ces succès sont présentés sous la marque "Clément".

C'est alors qu'en cette année 1903, le consortium "Clément, Gladiator et Humber", créé en 1894 au Pré-St-Gervais, lui signifie que la marque Clément est devenue alors la propriété du consortium et lui interdit désormais de l'utiliser.

La parade est immédiate et elle vient de Mézières où il a remarqué, dans le square Mialaret, à proximité de sa nouvelle usine, la statue de bronze du chevalier Bayard (œuvre du sculpteur ardennais Aristide Croisy, inaugurée le 30 juillet 1893).

Avec la bénédiction de la mairie de Mézières, il reproduit la statue de

Bayard sur ses plaques de marque avec la devise "Sans peur et sans reproche" et ses voitures deviennent les voitures "Bayard-A. Clément - Constructeur".

Par la suite, il voulut légaliser cet emprunt et ajouter "Bayard" à son nom patronymique. Il s'en ouvrit à son ami Aristide Briand lequel,

ministre des Affaires étrangères, se chargea de faire aboutir le pourvoi en Conseil d'État, en 1909.

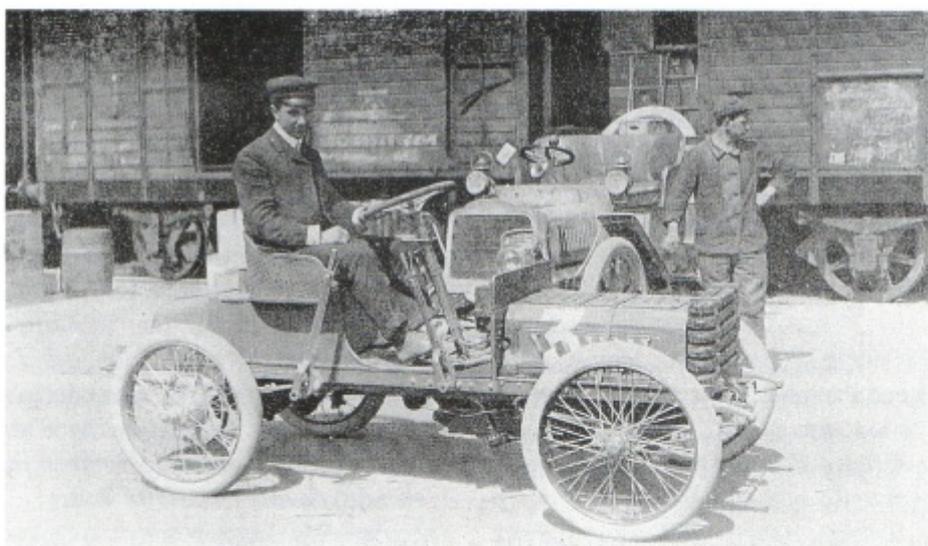
Entre temps, il fait l'acquisition du modèle en plâtre de cette statue et le place dans ses installations de Levallois.

C'est ainsi que sortent des voitures de marque "Clément" des usines du Pré-St-Gervais et des voitures de marque "Bayard" du quai Michelet. Il fait savoir par la presse que les "Clément" ne sont plus de sa fabrication.

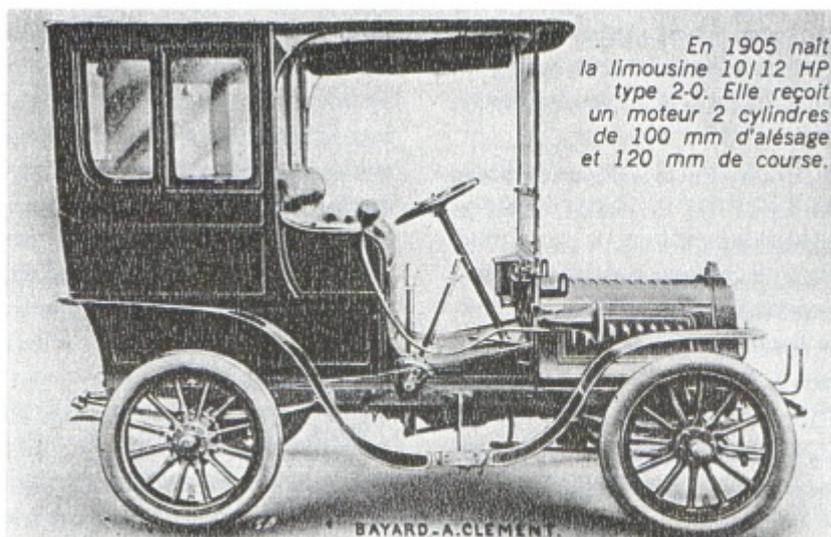
1904. Il est fait chevalier de la Légion d'honneur.

1906 à 1912, il est officier et à partir de 1914, commandeur.

Au circuit des Ardennes, Albert Clément (l'aîné de ses fils, il a 20 ans) participe à deux courses : il remporte la victoire dans la catégorie voitures légères et termine 3^e dans la catégorie voitures, derrière les deux Panhard et Levassor.



Albert Clément sur sa voiture légère.



En 1905 naît la limousine 10/12 HP type 2-0. Elle reçoit un moteur 2 cylindres de 100 mm d'alésage et 120 mm de course.

Albert Clément participe encore au circuit en 1906 et prend la 6^e place. Quatre voitures sont inscrites en 1908, mais l'épreuve est annulée en faveur du circuit italien. Il fait place par la suite au circuit de Spa-Francorchamps.

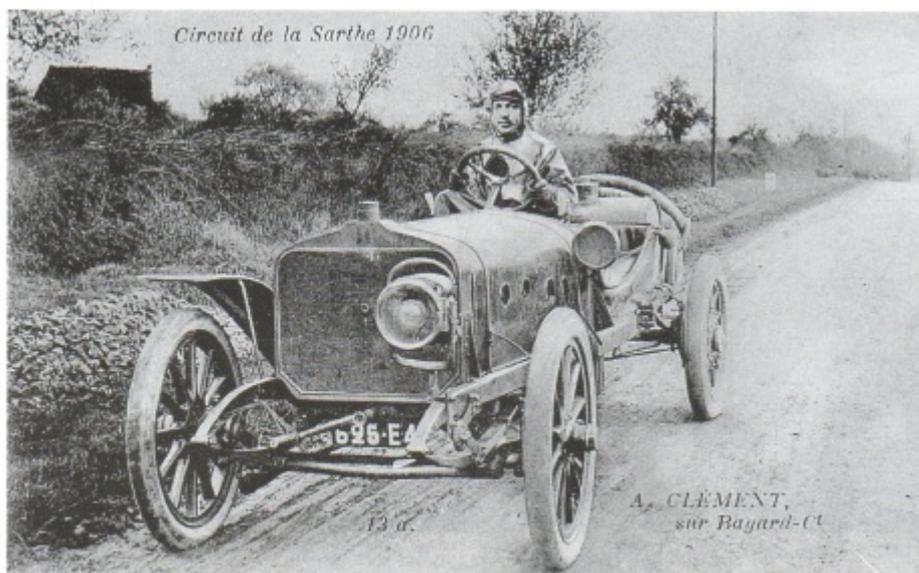
Également en 1904, est créé le "Circuit de l'Argonne" proposé par l'Automobile-Club Ardennais et très spécialement par M. Corneau, le sportif directeur du *Petit Ardennais*. L'itinéraire de 130 km au départ de Flize est remplacé par Mazargan-Vouziers-Le Chesne-Neuvizy-Rethel-Mazargan. Cette course sert d'éliminatoire pour la représentation française à la coupe Gordon-Bennett qui se déroule en Allemagne : 29 concurrents - 3 voitures Bayard-Clément. Albert Clément se classe 10^e. Seuls les trois premiers sont sélectionnés.

1906

Le Grand Prix de l'Automobile-Club de France crée le "Circuit de la Sarthe" près de Le Mans : 34 véhicules sont inscrits, *Bayard-Clément* engage 3 voitures.

Lors de la première journée, 17 concurrents terminent le parcours dans les délais prescrits. **Albert Clément** est second. À l'arrivée, son père l'embrasse tendrement, cependant que ses sœurs et son beau-frère, M. Dumont, lui crient leur joie. Les 17 qualifiés pour la seconde manche prennent le départ dans l'ordre de leur arrivée de la veille.

Un journaliste cite : *Puis, c'est au tour d'Albert Clément. Sa régulière et puissante voiture fait l'admiration*



Circuit de la Sarthe 1906

A. CLÉMENT,
sur Bayard-Cl

des assistants. On applaudit chaleureusement le jeune champion de la marque Bayard-Clément. Départ impeccable d'ailleurs, auquel succède un court arrêt volontaire au ravitaillement de la maison pour s'approvisionner et prendre des bandages de rechange. Un bon sourire à son père, un geste d'adieu aux nombreux amis qui l'acclament du bord du stand, et Albert part en trombe.

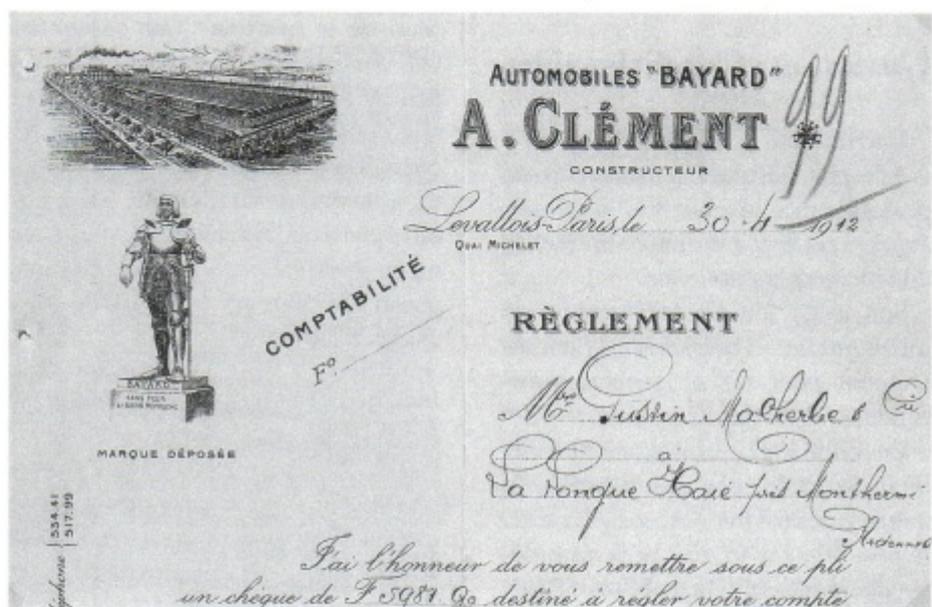
Les derniers tours voient une lutte acharnée entre les trois premiers. Finalement Albert Clément termine 3^e à 3 minutes du second.

Les voitures *Bayard-Clément* sont toujours équipées de pneus Dunlop,

sés dans la locomotion nouvelle ont permis à l'industrie automobile de passer de l'allure d'un cheval au grand trot, à celle de plus de 200 km à l'heure.

Les *Bayard-Clément* figurent parmi les principaux ouvriers de cette incroyable progression. Mieux encore, elles font partie des grandes maisons de commerce qui ont leurs voitures de livraison automobiles issues de leurs ateliers spécialisés dans la fabrication des camions automobiles.

Les *Bayard-Clément* fournissent également les concessionnaires de transports publics en province et



concurrents maintenant par la maison Michelin qui occupe les premières places.

1894-1906

On peut dire qu'en moins de douze années, les perfectionnements réali-

és dans les campagnes contribuant puissamment à l'accroissement des relations interurbaines.

1907. Ses usines de Levallois se développent toujours et atteignent l'effectif de 4000 ouvriers.

Cependant, cette année est très marquée dans la vie d'Adolphe Clément :

D'abord, le 25 avril 1907, sa deuxième fille, Jeanne, épouse Ferdinand Charron, ex-champion cycliste qui avait acquis une certaine célébrité comme pilote de course sur Panhard. On l'a vu directeur de "Clément, Gladiator et Humber", puis il fut célèbre coureur automobile et constructeur automobile.

Mais le 17 mai 1907, trois semaines après, à l'âge de 23 ans, son fils aîné Albert se tue au cours des essais de vitesse sur le circuit de Dieppe pour le grand prix de l'Automobile-

Club de France au volant d'un bolide de 100 HP.

De plus, en novembre 1907, le mari de sa ville aînée, Albert Dumont, un ingénieur distingué, meurt à son tour de maladie.

13 juin 1909

Adolphe Clément va avoir bientôt 54 ans.

Il obtient du Conseil d'État l'autorisation d'adoindre à son nom patronymique celui de "Bayard" pour lui et ses descendants.

Désormais, c'est sous le nom de "Clément-Bayard" que seront commercialisées toutes les productions.

L'aviation et les dirigeables

L'aviation

Adolphe Clément a beaucoup de projets en tête. Depuis quelques années, cet esprit curieux s'intéresse à la locomotion aérienne.

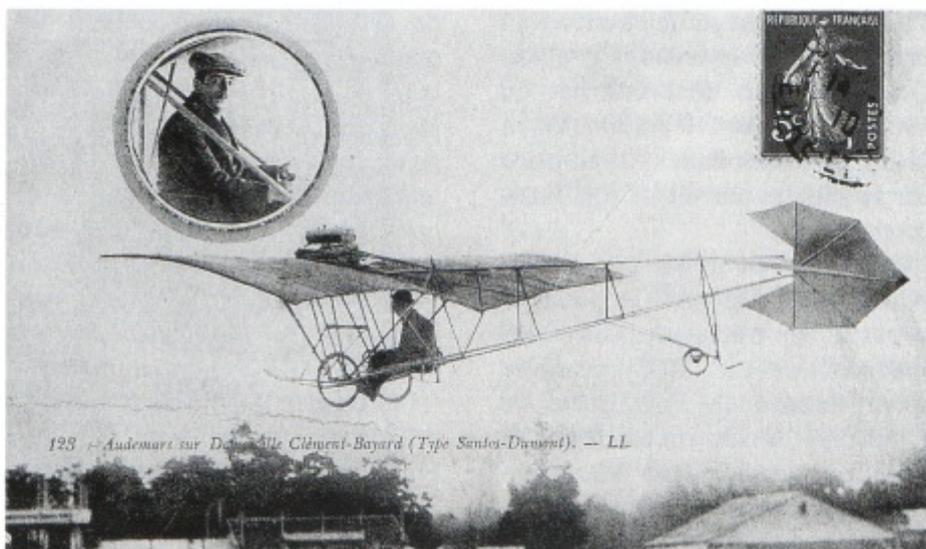
Son usine fournit des moteurs au millionnaire brésilien Santos-Dumont pour ses dirigeables semi-rigides.

En 1909-1911, il fabrique en série, quai Michelet, la *Demoiselle* du même Santos-Dumont : *Le plus vite, le plus léger et le plus petit aéroplane du monde* dit la publicité. Poids 110 kg, armature en bambou, prix 7500 F.

Il construit même un avion blindé, mais dans ce domaine, il ne paraît pas avoir réussi à s'imposer bien que les appareils sortis de ses usines aient une silhouette résolument moderne.

Détail curieux : la plupart sont équipés du moteur Gnome rotatif à 7 cylindres, à refroidissement par air, une merveille à l'époque car il développe 50 HP pour un poids de 50 kg. C'est ce moteur qui permet à Henri Farman, aviateur français (1874-1958) de battre, le 28 août 1909 à Bétheny, près de Reims, le record du monde de durée avec 180 km parcourus en 3 heures 40 minutes 56 secondes. Ce moteur a été conçu et construit par un ingénieur de grande classe, Laurent Séguin.

Adolphe Clément confie la direction des usines du quai Michelet à son gendre, Ferdinand Charron, pour



123 - Audomart sur Demoiselle Clément-Bayard (Type Santos-Dumont). — LL

"Demoiselle" - Monoplan type Santos-Dumont. Moteur Bayard-Clément de 30 HP - 2 cylindres - Envergure 6 m - Longueur totale 6 m - Surface portante 12 m² - Queue à empennage cruciforme orientable en tous sens - Train d'atterrissage à roues pneumatiques - Poids total en ordre de marche 145 kg.

peu de temps car, un matin, ce dernier donne sa démission. Personne ne connaîtra jamais la cause de la rupture. L'ingénieur Guillemon qui a été directeur commercial des cycles Clément, puis est revenu chez Bayard, prend en charge la destinée des usines d'automobiles.

Puis il se consacre à sa nouvelle passion : **les dirigeables**.

L'industrie du dirigeable se développe en France à partir de 1906.

À cette époque, deux ateliers d'aérostation se forment en sociétés industrielles :

- les établissements Surcouf deviennent la société Astra ;
- les ateliers Maurice Mallet se transforment en société Zodiac.

Les ateliers Lebaudy et Adolphe Clément fabriquent des dirigeables militaires.

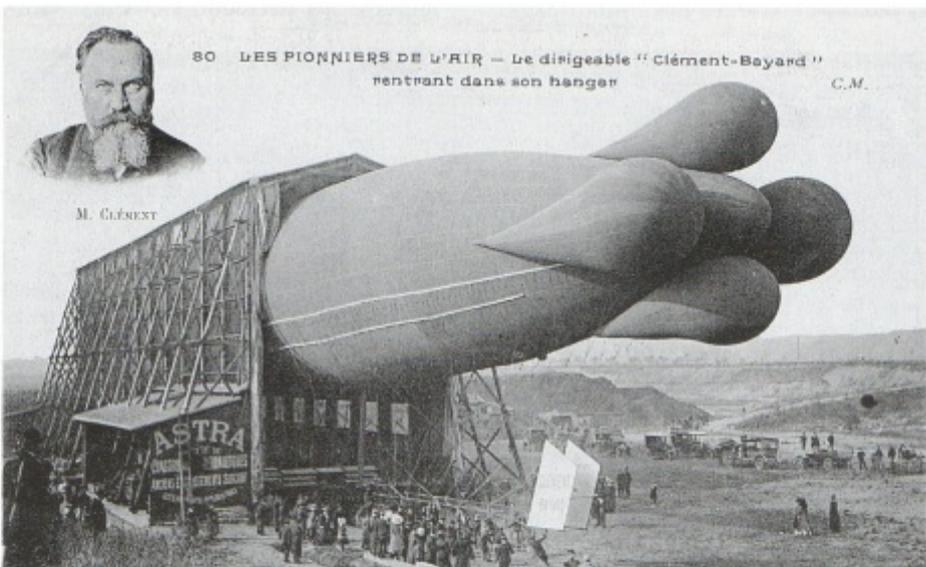
L'Autriche et la Russie achètent des Lebaudy, l'Angleterre et la Russie des Clément-Bayard.

Les dirigeables sont construits dans les usines de Levallois, mais avec de nombreuses pièces produites à Mézières.

Adolphe Clément s'attache l'ingénieur Capazza et commande, en 1908, à la Sté Astra, dans laquelle il a des intérêts, le dirigeable *Clément-Bayard I*.

Le "Clément-Bayard" n° 1

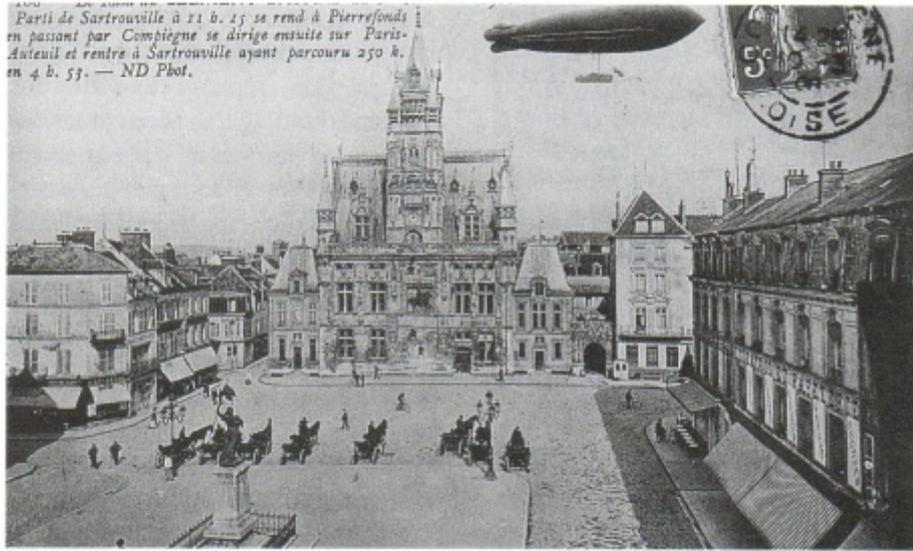
À l'arrière un empennage souple composé de 4 ballonnets coniques. Ballonnet compensateur, longueur 23 m.



80 LES PIONNIERS DE L'AIR - Le dirigeable "Clément-Bayard" rentrant dans son hangar C.M.

Le dirigeable rentrant dans son hangar.

Parti de Sartrouville à 21 h. 25 se rend à Pierrefonds en passant par Compiègne se dirige ensuite sur Paris-Auteuil et rentre à Sartrouville ayant parcouru 250 h. en 4 h. 53. — ND Phot.



Passage à Compiègne.

ville, ayant parcouru 250 km en 4 h 53.

Les premières sorties du "Clément-Bayard n° I

Tous les Parisiens ont pu admirer le nouveau dirigeable **Clément-Bayard** qui effectua la semaine passée sa première sortie. On l'a vu évoluer un peu partout au-dessus de la capitale, comme accomplir de longs parcours, stupéfiant d'aisance et de vitesse.

Cet engin mesure 60 m de long pour un volume de 3 500 m³. L'enveloppe est faite de tissu caoutchouté Continental. **La Vie Illustrée** n° 525 du 6 novembre 1908.

L'accident du "Clément-Bayard n° I

Le gouvernement russe l'achète. Mais à l'issue d'une démonstration à Sartrouville-Maisons-Laffitte, le dirigeable manque son atterrissage et tombe dans la Seine le 23 août 1909, après une randonnée à 1 500 m de hauteur. Il ne sera pas remis en état.

Le "Clément-Bayard" n° II

Adolphe Clément construit sur les plans de l'ingénieur Sabathier, le **Clément Bayard II** qui fait ses premiers essais début 1910.

L'Aéro-Parc est situé aux environs de Compiègne à La Motte-Breuil dans l'Oise, non loin de Pierrefonds.

Nos chefs militaires enthousiastes obtiennent du gouvernement les crédits nécessaires à une commande de plusieurs "croiseurs aériens" dont l'**Adjudant-Vincenot** en 1911 et le **Dupuy-de-Lôme** en 1912. Il y aura également le **Condor** et le **Montgolfier**.

"**L'Adjudant-Vincenot**", ayant satisfait aux épreuves militaires, collectionne aussitôt les records du monde, il participe en 1913 aux manœuvres du Sud-Ouest, il bat en 1914 le record de durée avec 35 h 20.

La Grande Guerre arrive. Le capitaine Joux commande l'aérostat jusqu'au 26 octobre 1915. Ensuite, des missions de reconnaissance et de bombardement au-dessus des lignes ennemies. En 1916, c'est le capitaine Paquignon. À la dernière mission, l'aéronef s'écrase à Mouilly dans la



90 La Nacelle du Dirigeable CLÉMENT-BAYARD, au premier plan M. Clément. — ND Phot.



MAISONS-LAFFITTE — Le Clément-Bayard tombé dans la Seine après une randonnée à 1 500 mètres de hauteur (23 Août 1909)

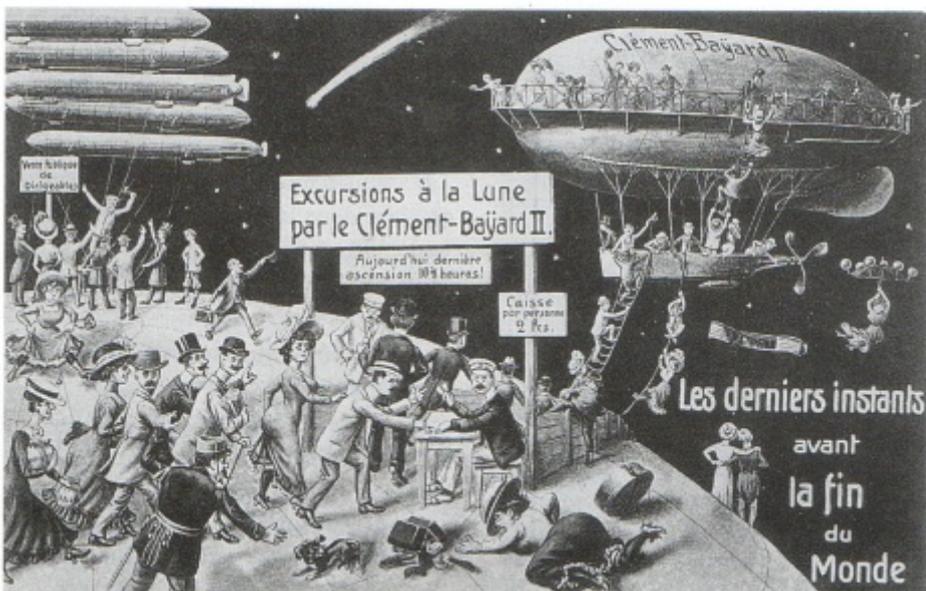
Le Raid du "Clément-Bayard" n° 1

Le 1^{er} novembre 1908 : il bat le record en circuit fermé.

Parti de Sartrouville à 11 h 15, se rend à Pierrefonds en passant par Compiègne. Se dirige ensuite sur Paris - Auteuil et rentre à Sartrou-



Passage de l'Aisne.



19 mai 1910. Passage de la comète de Halley (visible tous les 79 ans). Des scientifiques de l'époque prédisent les plus grandes catastrophes : collision avec la terre, disparition de l'oxygène et même la fin du monde tout simplement.

Meuse, heureusement dans nos lignes, mettant ainsi fin à sa 231^e ascension.

Répondant à un souhait formulé par l'aérostation militaire, Adolphe Clément réalise en 1915 un aérostat souple de 24 000 m³, le *Général Meusnier*. Un échec, mais qui ne lui est pas imputable. Il construit également pour la France trois grands "croiseurs aériens", le *Fleurus* (1914), le *Lorraine* (1915), le *Tunisie* (1916) sur des plans étudiés au Centre Militaire de Chalais-Meudon par le colonel Fleuri et le capitaine Lenoir.

En 1917, le Haut-Commandement ayant décidé de ne plus utiliser les aéronefs décidément trop vulnérables, il cesse de s'y intéresser.

Les nouvelles activités

Dans les années 1905 à 1914, il fait la connaissance aux États-Unis d'Henry Ford (1863-1947) qui avait organisé en 1903 la "Ford Motor Co" et il est devenu son ami.

Au moment de la déclaration de guerre, Adolphe Clément est prêt pour lancer au début 1915 un programme de 100 voitures par jour "type populaire 7 CV".

Il veut être le Ford français.

1914. Adolphe Clément-Bayard a 59 ans.

Il a fait à la fois une réussite et une fortune exceptionnelles.

Cependant, pourvu du plus noble sentiment patriotique, dès 1910, il répétait que la guerre avec l'Alle-

magne devenait inévitable, qu'il fallait se préparer à l'incontestable certitude.

Lorsqu'en septembre 1914 les Allemands atteignent Pierrefonds, ils ne cachent pas leur désappointement de ne pas trouver le grand constructeur dans sa superbe propriété, car ils l'y auraient, selon la *Revue d'Histoire et d'Archéologie de l'Aisne*, sans jugement fusillé.

Cette guerre va donc être fatale à ce grand industriel et à la marque d'automobiles "Clément-Bayard".

Dès 1914, "La Macérienne" est occupée par les troupes allemandes. L'ensemble des machines est envoyé en Allemagne, l'atelier mécanique est transformé en hôpital militaire, la fonderie est démantelée et fait fonction de manège hippique pour l'état-major allemand installé à Mézières.

L'usine de Levallois qui assure le montage des automobiles est, sans y être préparée, coupée de ses approvisionnements essentiels. La production doit être suspendue.

La reconstruction dans les Ardennes, après 1918, ne permettra pas de retrouver un rythme normal avant 1921.

À Pierrefonds, en 1919, maire sortant, il est élu péniblement le dernier de la liste. Aussi envoie-t-il sa lettre de démission. En mettant fin à ses activités municipales, Adolphe Clément-Bayard cesse de s'intéresser à sa ville natale : la station thermale, le casino, le restaurant des Bains restent fermés et ne rouvriront jamais leurs portes.

Mais l'esprit d'entreprise n'a pas disparu en lui. Ses usines qui durant le conflit ont travaillé pour la défense nationale, sont de nouveau disponibles. Il veut reprendre la fabrication des automobiles, bien que vivant la plupart du temps dans sa propriété *Le Paradis* à Ste-Maxime.

En 1919, son deuxième fils Maurice essaie de rééquiper "La Macérienne" en prévision du lancement d'une voiture "modèle américain". Mais le retard accumulé pendant les années de guerre ne permettra pas de présenter un véhicule compétitif. Du quai Michelet, sortent notamment une 8 HP d'après un modèle mis au point en 1915, une 12 HP à radiateur à l'avant, toutes deux de 4 cylindres qui paraissent laisser le public indifférent.

Conscient de ce fait, Adolphe Clément renonce en 1922 à tout secteur automobile.

En 1922, André Citroën dont les affaires sont en pleine expansion, cherche des usines. Il offre à Adolphe Clément-Bayard de lui acheter les installations de Levallois équipées de machines-outils très modernes. Adolphe en demande un bon prix. À André Citroën qui ne parvient pas à se décider, il déclare : *Comment pouvez-vous hésiter, alors que le fronton de l'usine et toutes les grilles portent déjà vos initiales. A.C.* André Citroën part d'un grand éclat de rire et conclut l'affaire. (Récit de M. Suchet, comte d'Albufera, *Du vélocipède au dirigeable.*)

Il assurera pendant un certain temps le service après-vente de *Clément-Bayard*.

La statue en bronze de Bayard au square Mialaret avait été démontée et expédiée en Allemagne pendant l'occupation 1914-1918. C'est donc en toute logique que le modèle en plâtre exposé à Levallois est transporté à Mézières et installé à l'intérieur des turbines *Clément*.

La **Macérienne** devient donc l'usine principale du groupe.

Elle est réorganisée et une nouvelle société est formée en 1919 : "**La Société Anonyme des Ets Clément-Bayard**".

Il laisse de plus en plus la place à son fils Maurice (il lui reste ce fils et deux filles : l'aînée Angèle, veuve d'Albert Dumont, remariée avec Numa Sasias, avec un fils. La deuxième, Jeanne, divorcée de Ferdinand Charron, non remariée, sans enfant).

Le fils Maurice se tourne alors vers la sous-traitance. Il est allé beaucoup aux États-Unis et grâce à ses relations, il apporte à l'usine de Mézières, en 1925, la fabrication des matériels de la Sté Allied Machinery Company dont les marques commerciales sont Almacoa d'une part et Cletrac en tracteurs à chenilles :

Almacoa : c'est la pelle excavatrice, c'est aussi un remarquable petit tracteur à 4 roues motrices à pneumatiques.

Cletrac : c'est une gamme de tracteurs à chenilles dont Clément-

Extrait de *Le Petit Ardennais* du samedi 12 mai 1928

M. Clément-Bayard - fondateur de "La Macérienne" est mort.

On annonce la mort à Paris, presque subite, de M. Adolphe Clément-Bayard, fondateur de "La Macérienne", père de M. Maurice Clément qui dirige actuellement les usines de Mézières.

Au travail de très bonne heure, hier matin, selon son habitude, M. Clément-Bayard avait quitté son dévoué secrétaire, M. Charles Génard, vers 9 h 15, était monté en automobile et se rendait à ses rendez-vous. Il en avait de nombreux et d'importants. Vers 10 heures, rue Laffitte, il se sentit souffrant et prévint son chauffeur qui s'arrêta et proposa le retour au domicile.

Je ne peux pas. J'ai trop à faire.

Le chauffeur voulut insister. En vain. Mais l'indisposition ne cessa pas. Bientôt M. Clément-Bayard prit la main de son chauffeur et dit doucement : *Au revoir !...*

Ce furent ses derniers mots. Il expira. Il était 10 heures environ.

G.A. Clément, ensuite sur décret, Clément-Bayard, était né à Pierrefonds, le 22 septembre 1855. Il était fils d'un serrurier-forgeron de village. De grande intelligence, sérieux, volontaire et réfléchi, Adolphe Clément apprit le métier paternel, partit pour faire le tour de France, et un moment exerça son métier sur les bords de la Loire.

Avec une perspicacité rare, il devina l'avenir de la vélocipédie et, dès 1878, c'est-à-dire à l'âge de 23 ans, il s'établissait rue Brunel, au 20, pour fabriquer des vélocipèdes. Il y a exactement un demi-siècle.

En 1891, il se rendait acquéreur de la licence exclusive d'exploitation pour la France des brevets Dunlop. Trois ans plus tard (mars 1894) était fondée la Société des Cycles Clément.

Ad. Clément recevait la croix de la Légion d'honneur, transformée en rosette en 1904.

En 1892. Ad. Clément était administrateur-directeur de la Compagnie Clément-Gladiator.

Il fabriqua ensuite les fameuses voitures Bayard-Clément, eut d'immenses usines à Levallois-Perret et à Mézières où il créa, nous l'avons dit "La Macérienne" (1893) qui fut pour le chef-lieu de notre département un précieux et puissant élément de prospérité.

En 1908, il construisait le célèbre dirigeable "Bayard-Clément".

Il avait été fait commandeur de la Légion d'honneur il y a quelques années.

Avec G.A. Clément-Bayard, c'est une des plus grandes figures de l'industrie moderne qui disparaît. Toute sa vie, une magnifique leçon de travail et d'énergie, est inséparable de l'histoire des locomotions mécaniques. Que ce soit dans le domaine de la bicyclette ou de l'automobile, de l'aviation ou de l'aéronautique, il témoigna toujours d'une prescience surprenante comme d'un sens merveilleux des réalités.

Nous prions Mme Veuve Clément-Bayard, ses deux filles, son fils Maurice Clément, d'agréer nos condoléances respectueuses.

Les obsèques seront célébrées à Paris demain matin dimanche ; l'inhumation aura lieu à Pierrefonds.

Bayard a l'exclusivité pour l'Europe et l'Afrique du Nord.

Il en résulte une grosse activité à La Macérienne.

Le **10 mai 1928**, dans sa 73^e année, **Gustave Adolphe Clément-Bayard** meurt subitement alors qu'il circule dans Paris pour se rendre à divers conseils d'administration. Rue Laffitte, il est pris d'une syncope dont il ne revint pas.

Le 19 août 1931, à 46 ans, son fils Maurice décède dans un accident à Pierrefonds, dans la propriété familiale.

En 1936, les fabrications pour Allied retournent aux États-Unis.

1937. Liquidation de la Sté Clément-Bayard et séparation avec, le 11 mai 1937, dépôt des statuts de la **Société Anonyme des Anciens Ets Clément-Bayard**, Paul Albert Dumont est administrateur.

À la Libération, les fabrications d'avant-guerre sont reprises.

De nouveaux clients remplacent les anciens, tels Richier ("fortement inspiré" des pelles Almacoa pour faire ses pelles Nordest) dont deux dessinateurs sont d'ailleurs installés à l'usine. La Sté Nordest est née à La Macérienne dont le siège est 8, rue Louis Tirman.

Autre nouveau client, Mabec, avec ses motoculteurs, qui sera plus tard absorbé par Clément-Bayard.

Extrait de *Le Petit Ardennais* du lundi 14 mai 1928

Mézières - Paris

Les obsèques de M. Adolphe Clément-Bayard

La première partie des obsèques de M. Adolphe Clément-Bayard, le grand industriel, fondateur de La Macérienne, ont eu lieu dimanche, à Paris, à 10 heures.

C'est au milieu d'une foule considérable et attristée, que la levée du corps a été faite, au domicile mortuaire, 35 avenue du Bois de Boulogne.

On remarquait dans l'assistance : MM. A. Briand, Loucheur, baron de Zuylen de Nyevelt, marquis de Dion ; M. et Mme A. Citroën, Lucien Rosengart, vicomte de Rohan, président de l'A.C.F. ; Monard, Pétauy, directeur de la Maison Dunlop ; Repousseau, Delage, A. Monprofit, Panhard, Sasias, Ch. et Gust. Chapelle, A. Michelin, Bourdon, Pasty, général Hirschauer, Haart, Bour, secrétaire général de la Fédération nationale de l'Automobile, du Cycle, etc. ; Léon Renier, directeur de l'Agence Havas, etc.

De nombreuses personnalités des Ardennes, parmi lesquelles : M. Albert Gérard, sénateur ; M. Camille Didier, directeur de l'"Usine" ; Mme Mialaret ; M. et Mme Th. Blairon.

Les usines de la Macérienne étaient représentées par la direction, les ingénieurs et une délégation du personnel, portant de magnifiques couronnes.

Les usines sont d'ailleurs restées fermées lundi en signe de deuil.

Après une cérémonie à Saint-Honoré d'Eylau, le corps a été transporté à Pierrefonds où a eu lieu l'inhumation.

À Mme Veuve Adolphe Clément, à M. Maurice Clément, son fils, et à leur famille, nous renouvelons nos respectueuses condoléances.



Le tombeau de Clément-Bayard dans sa propriété de Pierrefonds.

Une certaine vitalité est retrouvée pendant quelques années.

Cependant, c'est dans les années 1960 que les premières difficultés apparaissent et que le déclin s'amorce vers 1970. Le vieillissement de

l'outil de travail avec des investissements insuffisants et tardifs en sont à l'origine.

En 1975, M. Dumont, P.D.G. depuis 1937, donne sa démission.

Un groupe de cadres prend alors en charge la gestion, mais il faudra malgré tout se résoudre à la cessation d'activité au début de l'année 1984.

Jean-Claude RISSE.
(Texte et documents)

Cette biographie est extraite du livre réalisé par l'auteur que l'on peut toujours se procurer à son domicile : 1, rue des Vieux Prés à Charleville-Mézières. 20 € + 5 € d'envoi si nécessaire.

Une trouvaille de Mme Agnès Pruvot dans 1914 - Histoire illustrée de LA GUERRE DU DROIT - Emile Hinzelin

- Préface de Paul Deschanel - Librairie Aristide Quillet à Paris...

Un épisode peu connu de la vie de Clément-Bayard !...

L'incident de Mai 1914.

Depuis de longues années, les Allemands voyaient un espion dans tout étranger. Ils étaient toujours prêts à l'arrêter, sous le premier prétexte venu. De prétexte, ils n'en ont même pas eu besoin pour nous arrêter, en août 1912, sur le pont du Rhin, à Vieux-Brisach, mais, s'ils pouvaient tourmenter l'étranger pendant quelques jours et le reconduire ensuite à la frontière, ils ne pouvaient pas, sans une ombre de preuve, le faire condamner par leurs tribunaux. Lacune à combler ! En octobre 1913, à l'heure où ils avaient tout intérêt à dissimuler leurs derniers préparatifs de guerre, ils pensèrent que l'arsenal de leurs lois ne contenait pas d'armes suffisantes, sinon contre l'espionnage, du moins contre la curiosité. Ils en forgèrent une nouvelle. Appréciez-en la commodité, la légèreté et la portée. Dès lors, pour qu'une personne fût convaincue d'espionnage, il n'était plus nécessaire que des documents compromettants soient trouvés en sa possession. Le simple fait "d'avoir mis le pied dans une zone de fortifications suffisait à la faire condamner à la prison". Aucune preuve à fournir. Vous étiez rencontré dans un endroit où il y a quelque chose à espionner ? Espion ! Quatre mois ou quatre ans de forteresse, suivant la gravité du cas.

En mai 1914, M. Clément-Bayard, constructeur d'aéroplanes et d'automobiles, était victime de cette nouvelle disposition. Il voyageait en Allemagne en compagnie d'un de ses ingénieurs, d'un architecte, d'un officier de marine, et, sur l'invitation d'industriels allemands, visitait leurs usines. Ayant vu un *Zeppelin* évoluer sur Cologne, il se joignit au public qui attendait l'atterrissage. À ce moment, il fut arrêté et, malgré ses protestations, écroué, ainsi que ses amis. Tous quatre, fouillés et mesurés (*sic*), demeurèrent emprisonnés pendant trente-six heures.

La police de Cologne essaya de justifier cette arrestation : M. Clément-Bayard, prétendit-elle, lui avait été signalé par la police d'autres villes, notamment de Hambourg, où son attitude suspecte attirait l'attention des autorités. De plus, il se trouvait sur un terrain d'atterrissage et portait un appareil photographique.

L'industriel opposa à ces assertions un démenti formel. Il n'avait sur lui que des cartes postales illustrées comme les touristes ont coutume d'en acheter. Dès son retour en France, il rédigea un rapport que le ministère des Affaires étrangères transmit au gouvernement allemand. Dans ce rapport, après le récit de son arrestation, il signalait ce fait :

Le 9 septembre 1913, quand le pilote allemand Friedrich vola de Berlin à Paris, M. Clément-Bayard mit à sa disposition, ainsi qu'à la disposition du constructeur allemand Etrich et de l'ingénieur allemand Rozendall qui l'accompagnaient, l'aéroparc d'Issy-les-Moulineaux. Ces visiteurs demeurèrent là quatre jours, employant pour leurs besoins, et selon la volonté de M. Clément-Bayard, le personnel de son usine. Au moment du départ, l'aviateur Friedrich s'offrit à rembourser les frais de son séjour. M. Clément-Bayard lui demanda de lui laisser la satisfaction de l'avoir hospitalisé gracieusement. Il reçut le lendemain la dépêche suivante : "Au nom de M. Etrich et de son pilote Friedrich, je vous envoie tous remerciements pour l'aimable hospitalité que vous avez bien voulu nous accorder dans votre aéro-parc à Issy. Nous emportons le meilleur souvenir de la France et de ses habitants, désireux de pouvoir nous "revanger" à la première occasion. Respectueuses salutations, *John Rozendaal, ingénieur.*"

On a pu voir, en 1914, comment les Allemands à qui les Français avaient rendu service se revanchaient (*sic*).