

# Clément-Bayard espion en 1914 ?

Marc PILOT

Les grandes manœuvres de Picardie, qui se déroulèrent du 9 au 18 septembre 1910, accordèrent une part importante à l'observation aérienne avec la présence de 14 avions et 4 dirigeables. Les plus légers que l'air jouaient leur dernière carte contre l'aviation dont les performances séduisaient de plus en plus les militaires. Le célèbre constructeur pétrifontain Adolphe Clément-Bayard y présentait le Clément-Bayard n°2, tout juste dévoilé lors de son premier vol du 1<sup>er</sup> juin 1910. Il s'agissait également pour lui de séduire les armées étrangères face à son principal concurrent : Zeppelin.

Le 25 mai 1914, la presse française et étrangère diffusait une information qui allait faire couler beaucoup d'encre : Adolphe Clément-Bayard avait été arrêté près de Cologne avec ses collaborateurs pour espionnage !

## Le « Zeppelin français »

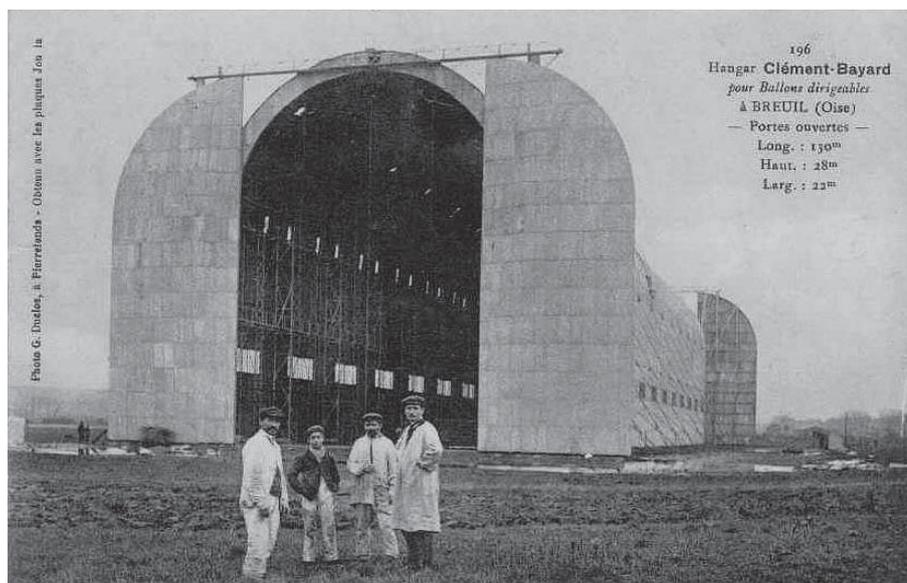
Né à Pierrefonds le 22 septembre 1855, Gustave Adolphe Clément-Bayard, bien que fils d'un épicier et marchand de nouveautés, allait devenir l'un des plus célèbres industriels de son temps. Il fabriqua d'abord des bicyclettes puis des tricycles automobiles. En 1895 il participa à la fondation de la « Compagnie française des pneumatiques Dunlop » et allait considérablement s'enrichir. En 1897, il commença à produire des automobiles qui s'illustrèrent dans de nombreuses courses<sup>1</sup>.

Ce fut à partir de 1907 qu'il s'intéressa aux dirigeables. Le Clément-Bayard N°1 effectua son vol inaugural le 28 octobre 1908. Avec 56 m de long et 10 de diamètre, il était le plus gros ballon mis en service en France. De nombreux autres allaient suivre et battre tous les records. Il fit construire un

hangar à Lamotte-Breuil en 1908, qui allait devenir un « aéroparc ».

L'endroit, plat et dégagé, semblait bien choisi, mais c'était sans compter sur les intentions d'un spéculateur : Jules Coquerel. Ce dernier, ayant compris bien vite tout l'intérêt qu'il pouvait en tirer, avait acquis en 1910 un terrain de 18 ares situé à 90 m dans l'axe de l'entrée du hangar. Il avait ensuite hérissé sa propriété de pieux, surmontés de pointes de fer, s'élevant à une quinzaine de mètres, le tout étant garni de barbelés. Le 31 août 1912, alors que se déroulaient les derniers essais avant réception par l'armée, le Dupuy-de-Lôme accrocha cette construction et son enveloppe fut déchirée. S'ensuivit alors un long procès, l'affaire allant jusqu'en cassation, qui devait être à l'origine d'une jurisprudence très connue au sujet de l'abus de droit de propriété.





## L'arrestation

Attentif à la concurrence, le célèbre constructeur français avait organisé un voyage d'étude en Allemagne le 18 mai 1914. Il était accompagné d'un interprète autrichien attaché à sa société et de collaborateurs : Sabathier<sup>3</sup> (ingénieur), Nicolas (architecte), Vis<sup>4</sup> (directeur de l'usine chimique de Lamotte-Breuil) et Sablé (officier de marine).

La première halte eut lieu à Francfort pour visiter l'usine *Elektron* à Griesheim qui produisait de l'hydrogène pour les ballons et dont le procédé était utilisé à Lamotte-Breuil. Le voyage se poursuivit avec MM. Sabathier et Nicolas jusqu'à Berlin pour y rencontrer le directeur de la *Deutsche Waffenfabrik* (fabrique d'armes) à qui l'on demanda de visiter des hangars construits par *Siemens* à Biesdorf. Ce fut impossible car ces hangars étaient militaires. Le voyage se poursuivit jusqu'à Potsdam où Berlin fut survolé dans un Zeppelin. Le lendemain fut consacré à Hambourg puis Cuxhaven.

Enfin, ce fut Cologne et l'arrestation pour espionnage. Clément-Bayard conta par le menu sa mésaventure dans

« *Le Matin* », le choix de ce journal n'est certainement pas étranger à l'un de ses journalistes, Michel Zévaco, qui habitait Pierrefonds<sup>5</sup>.

Apercevant depuis le train un Zeppelin sur le point d'atterrir, les trois voyageurs eurent le tort de se rendre en automobile jusqu'à Biecksdorf où ils observèrent ses évolutions. Peu après, alors qu'ils s'apprêtaient à déjeuner dans une petite auberge, ils furent interpellés par quatre policiers.



Charmant accueil.

Le gendarme teuton. — Vous voici, M. Clément-Bayard. Vous venez nous rendre visite. Entrez donc... entrez en prison.

Caricature publiée dans le *Progrès de l'Oise* du 31 mai 1914

À la préfecture de police ils furent traités sans ménagement<sup>6</sup> : « Avec un tact tout germanique, on retourne nos poches, on étale devant nous le contenu de nos bagages que l'on est allé chercher. Notre correspondance, nos papiers, nos carnets sont examinés, comparés, épluchés ! » Il leur fut refusé de télégraphier au Consulat et les suspects furent incarcérés dans des cellules séparées. Après de longues heures, ils en furent tirés pour une séance d'anthropométrie avant de partir pour la prison de Cologne.

Ce fut de nouveau l'attente avant d'être convoyés en fourgon cellulaire pour être présentés au procureur qui prit la décision de les élargir mais sans toutefois formuler des excuses. Cette détention avait duré 36 heures au total durant lesquelles Clément-Bayard refusa, en signe de protestation, toute alimentation et ne se contenta que de rares verres d'eau.

## Un impair

La police de Cologne aurait donc manifesté gratuitement les pires penchants de la brutalité teutonne, ce qui convenait parfaitement à une grande partie de l'opinion publique française à l'esprit germanophile qui s'exacerbait. Un événement s'étant déroulé près d'un an auparavant peut éclairer cette attitude : l'atterrissage du Zeppelin LZ-16 à Lunéville le 3 avril 1913. Ce dirigeable, l'un des plus récents, effectuait des essais de qualification avant sa réception par l'armée. Victime de conditions météorologiques difficiles, il avait franchi la frontière à l'insu de son commandant qui décida de se poser afin d'éviter tout incident diplomatique lié à une accusation d'espionnage. L'affaire trouva une issue rapide avec une remise en état

et un ravitaillement en hydrogène qui lui permit de repartir dès le lendemain. L'appareil fut cependant largement examiné par les services de renseignement ce qui amena *La Taegliche Rundschau* à écrire que « maintenant que les Français ont pu photographier à loisir le Zeppelin dans tous ses détails, nos dirigeables de guerre sont autant de Samsons auxquels on aurait coupé la toison ».

Derrière les remerciements officiels de l'Allemagne pour cette prompt solution, les milieux pangermanistes avaient ressenti cet incident comme une humiliation et cela était certainement encore très présent dans les mémoires.

Le préfet de police de Cologne tenta de se justifier en insistant sur les dépositions contradictoires des suspects, mais sans en apporter une preuve formelle. À défaut d'appareil photo saisi, comme cela fut affirmé un temps, deux clichés de hangars furent retrouvés dans l'automobile. Enfin, il insista sur le fait que la conduite suspecte des voyageurs lui avait été signalée par la police de Hambourg.

### L'antigermanisme

En France, on ne le cédait en rien aux Allemands sur le thème de la méfiance dans les milieux nationalistes. Voici une lettre d'un certain Louis R... publiée dans *l'Œuvre* sous le titre « L'hydrogène des ballons » : « Il existe aux environs de Compiègne, à la Motte-Breuil, une Société anonyme dite « Société industrielle de Produits Chimiques » qui est une succursale de l'Electron-Chemische de Grisheim-Bitterfeld. Cette Société a la fourniture de l'hydrogène destiné au gonflement de nos dirigeables du parc aérostatique de La Motte-Breuil.

Ainsi, nos dirigeables militaires sont construits à La Motte-

*Breuil, à deux pas d'une fabrique de produits chimiques allemande. C'est elle qui leur fournit l'hydrogène. Les Allemands connaissent donc à fond les installations du parc aérostatique.*

*En Allemagne, M. Clément-Bayard est arrêté pour avoir regardé de trop près l'atterrissage d'un Zeppelin. En France, le personnel allemand de l'usine de La Motte-Breuil circule librement dans notre parc aérostatique.*

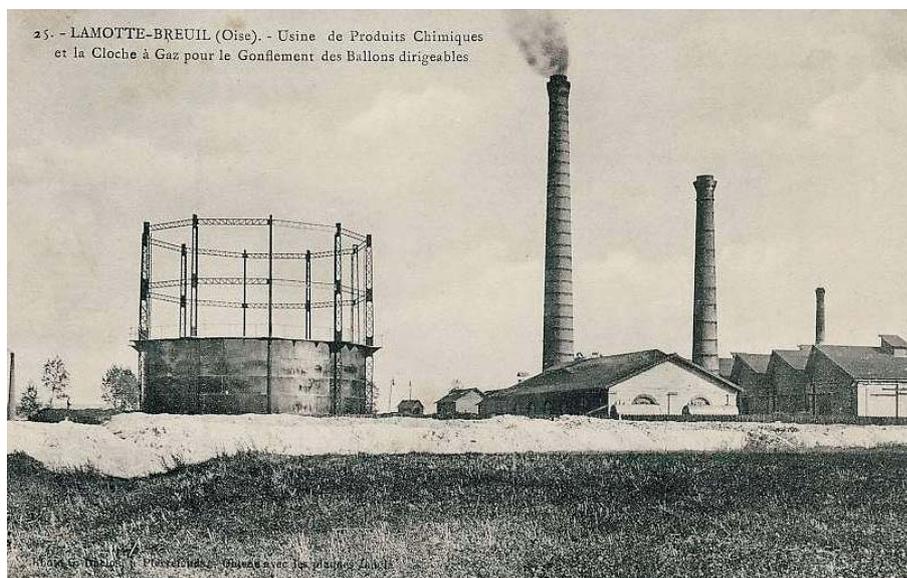
*En cas de conflit avec l'Allemagne peut-on affirmer que la conduite souterraine qui, de l'usine amène l'hydrogène au parc resterait ouverte ou que l'oxygène serait pur ? » 7.*

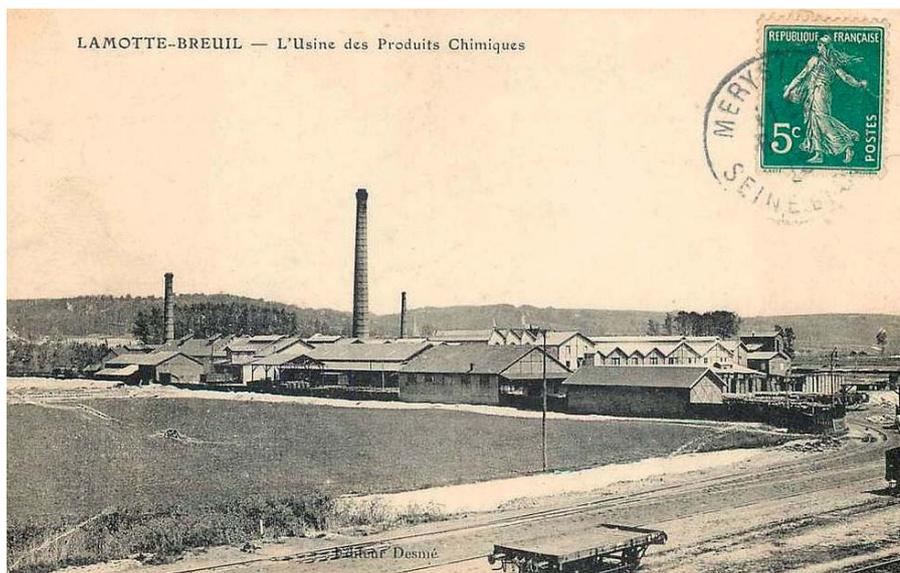
Léon Daudet, le ténor de l'Action française, s'était saisi du sujet dès 1912, dénonçant la mainmise allemande sur cette usine. Il en voulait pour preuve la discrétion des défenseurs de ce projet :

« À partir du moment où j'ai établi péremptoirement que la fabrique allemande de produits chimiques dirigée par M. Vis à Lamotte-Breuil, n'était qu'une succursale de la Chemische Fabrik Grisheim Elektron, la Gazette de l'Oise de M. Bourson et la Dépêche de l'Oise de l'ex-député Octave Butin sont tombés dans un profond silence, comparable à celui du libéral Progrès de l'Oise » 8.

Selon lui le gouvernement français était pour le moins aveugle... La présence de trois gros industriels allemands au conseil d'administration, MM. Stroof, Ertel et Pheninger, constituait selon lui une situation intolérable et un danger de sabotage de l'hydrogène en cas de guerre. Il aborda souvent cette thèse lors de conférences, comme celle de Nancy en février 1913 et y consacra un passage de son livre, édité cette même année, « L'avant-guerre ». L'affaire Clément-Bayard ne fit que raviver les polémiques.

Lors de la séance de la Chambre des députés du 9 juillet 1914, Octave Butin lut une lettre du Conseil d'administration qui réfutait les allégations concernant le conseil d'administration et une forte présence allemande dans le personnel. Il y avait, à cette date, 2 administrateurs allemands contre 8 français et suisses. De même on comptait 10 Français, 2 Suisses, 1 Hollandais et 1 Luxembourgeois parmi les ingénieurs et les employés ainsi que 228 Français, 10 Italiens, 5 Belges et 1 Alsacien (en cours de naturalisation signalait-on) parmi les ouvriers 9.





Un soldat français écrivait en 1916 sur une carte postale similaire : « Cette usine depuis les hostilités ne fait plus de produits chimiques car dès que la cheminée fume, les Boches arrosent l'usine avec des 380 ». On imagine que même sans fumée, les artilleurs allemands savaient très bien la nature stratégique de cet objectif.

### L'intervention du Quai d'Orsay

Allait-on risquer de tendre les relations avec l'Allemagne pour cette affaire ? Le plaignant fut reçu au ministère des Affaires étrangères le 27 mai, pour remettre le rapport qui lui avait été demandé. Le chargé d'affaire de France, M. Manneville, le transmet dès le 30 au ministère des Affaires étrangères à Berlin. Cela ne fit l'objet que d'entrefilets dans la presse, l'intérêt étant en train de s'estomper. On ignore la réponse de M. Zimmermann, sous-secrétaire d'État.

L'épilogue de cette affaire eut lieu quelques mois plus tard lorsque Pierrefonds fut occupé par les troupes allemandes. La villa du constructeur, le domaine du Bois d'Aucourt, héberga le duc de Schleswig-Holstein, beau-frère du Kaiser, qui griffonna ce billet lors de son départ :

« Je vous rends votre maison avec ses beaux objets d'art, dans

le même état que je l'ai trouvé, sans qu'il y ait rien brisé au dédommagé, ce que vos domestiques pourront attester. J'espère qu'on pourra dire la même chose, si d'autres troupes, les Français et les Anglais, visiteront votre demeure.

On a dû réquisitionner une auto Clément-Bayard puisque la division en avait besoin, un de ses véhicules s'ayant cassés. Votre ménagère a reçu un bon. La voiture fera la réclame pour votre industrie dont elle profitera.

Vous voyez que les Allemands ne sont pas les barbares dont on les accuse »<sup>10</sup>.

**Adolphe Clément avait ajouté le nom de Bayard à son patronyme, pour des raisons commerciales, pour son surnom de sans peur et sans reproches... Il ne pouvait être un espion comme on l'entendait à l'époque, il était cependant très curieux, peut-être trop, de tout ce qui touchait aux dirigeables dans la compétition qui l'opposait au comte Zeppelin. Il n'ignorait**

pas qu'il s'approchait d'installations militaires sensibles.

Curieusement, son usine de Levallois fut victime d'un incendie inexplicable le mois suivant, mais à aucun moment la presse n'y vit un rapport avec l'affaire. S'agissait-il de représailles ? Cette arrestation, sans égard à la position éminente du constructeur, illustre parfaitement les tensions croissantes de ce printemps 1914.

### Notes

- 1 Une rapide biographie rédigée par Christian Clément-Bayard a été publiée dans le n° 49-50 des Annales Historiques Compiégnoise, Printemps 1992. Ce numéro est disponible en ligne sur notre site.
- 2 Jugement du Tribunal civil de Compiègne du 19 février 1913 confirmé par la Cour d'appel, arrêt du 3 août 1915 de la Cour de cassation.
- 3 Lucien Sabathier (1876-?), Centralien, directeur technique des Établissements Clément-Bayard depuis 1907.
- 4 Gerhard Vis (1866-?), citoyen hollandais parfois considéré à tort comme Allemand.
- 5 *Le Matin*, 25 mai 1914, « Le voilà le doux pays ».
- 6 Moyennant finances, ce transfert eut lieu en automobile au lieu du fourgon cellulaire. Récit de Sabathier dans « *Le Petit Parisien* » le 25 mai 1914.
- 7 Théry Gustave, *Les Allemands chez nous*, L'Œuvre, 1918.
- 8 Léon Daudet, « L'espionnage juif-allemand, encore Lamotte-Breuil », *L'Action française*, 23 février 1912.
- 9 *Journal Officiel*, pp. 2801-2802
- 10 *Le Temps*, 5 octobre 1914.