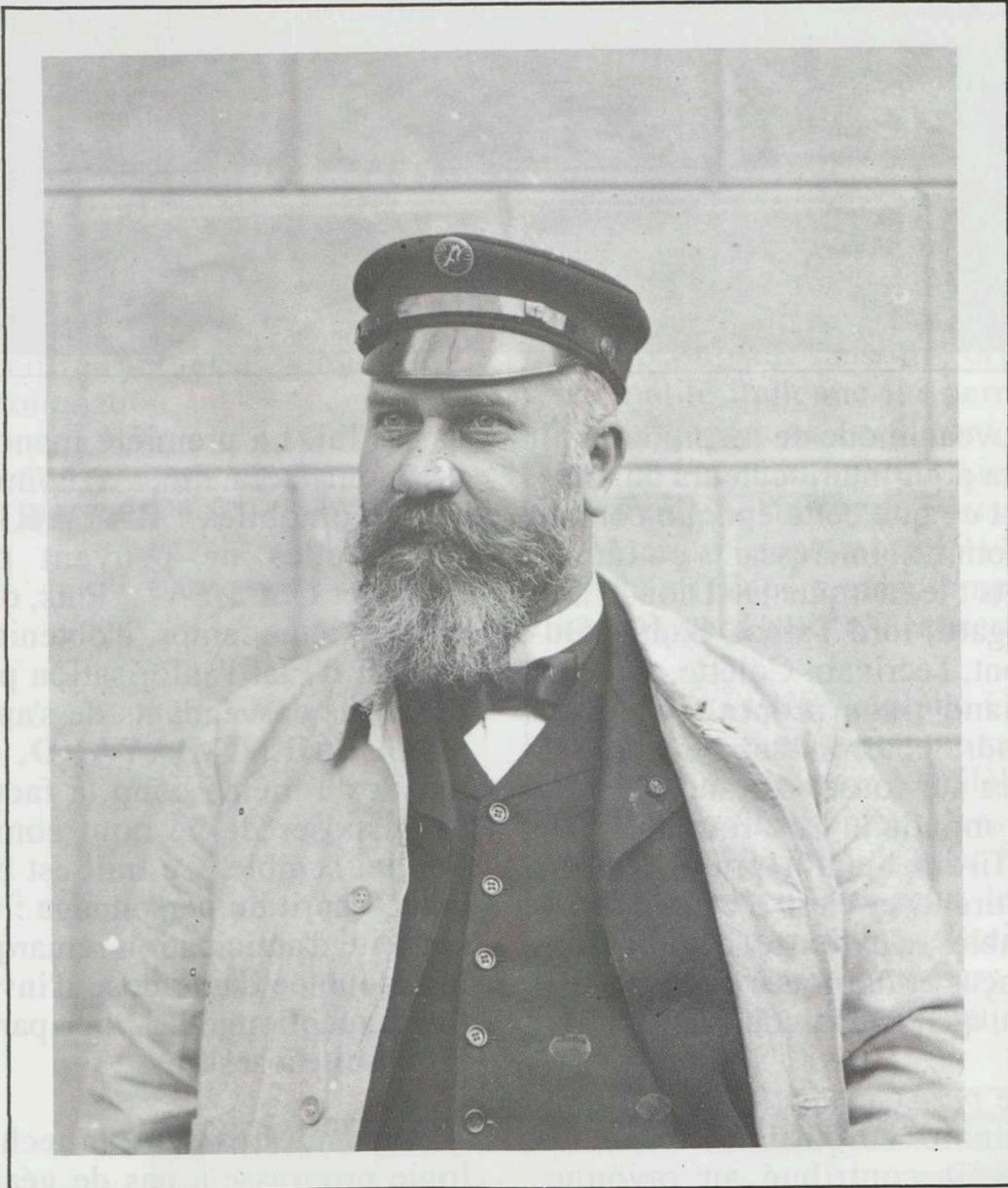


Gustave-Adolphe CLEMENT - BAYARD

Christian CLEMENT-BAYARD



En quelques lignes, l'histoire singulière d'un enfant de Pierrefonds, où il est né en 1855, qui fut successivement compagnon du tour de France, mécanicien, coureur cycliste, constructeur d'automobiles, de dirigeables, d'avions, commandeur de la Légion d'Honneur et parrain de Citroën.

Un rapide survol de sa vie montre d'ailleurs que la première chance du jeune Clément est assurément d'avoir su très tôt ce qu'il voulait. Ou plus précisément ce qu'il ne voulait pas. Car, après quelques études traditionnelles, ne manifestant ouvertement aucun intérêt pour le métier d'épicier vers lequel ses parents le poussent avec insistance, il obtiendra finalement gain de cause et partira, armé d'une certitude inébranlable, à la recherche de tout ce qu'il est possible d'acquérir sur le seul sujet qui l'intéresse véritablement : la **mécanique**.

Mais comment s'introduire, quand on a 17 ans et pas un sou vaillant, dans tous les grands ateliers de construction mécanique que compte la France de cette époque ? Réponse : on se fait donner par un marchand de charrette deux fines roues en bois qui traînent dans son atelier, avec lesquelles on se fabrique soi-même, chez le maréchal ferrant sa propre bicyclette ! En 1872 cet objet est encore si rare que le résultat médiatique est garanti. Alors qu'il sillonne la France sur son vélo de bois, bien peu parieraient sur son avenir... Pourtant, 30 ans plus tard, il sera à la tête

d'une des plus vastes usines automobiles du monde.

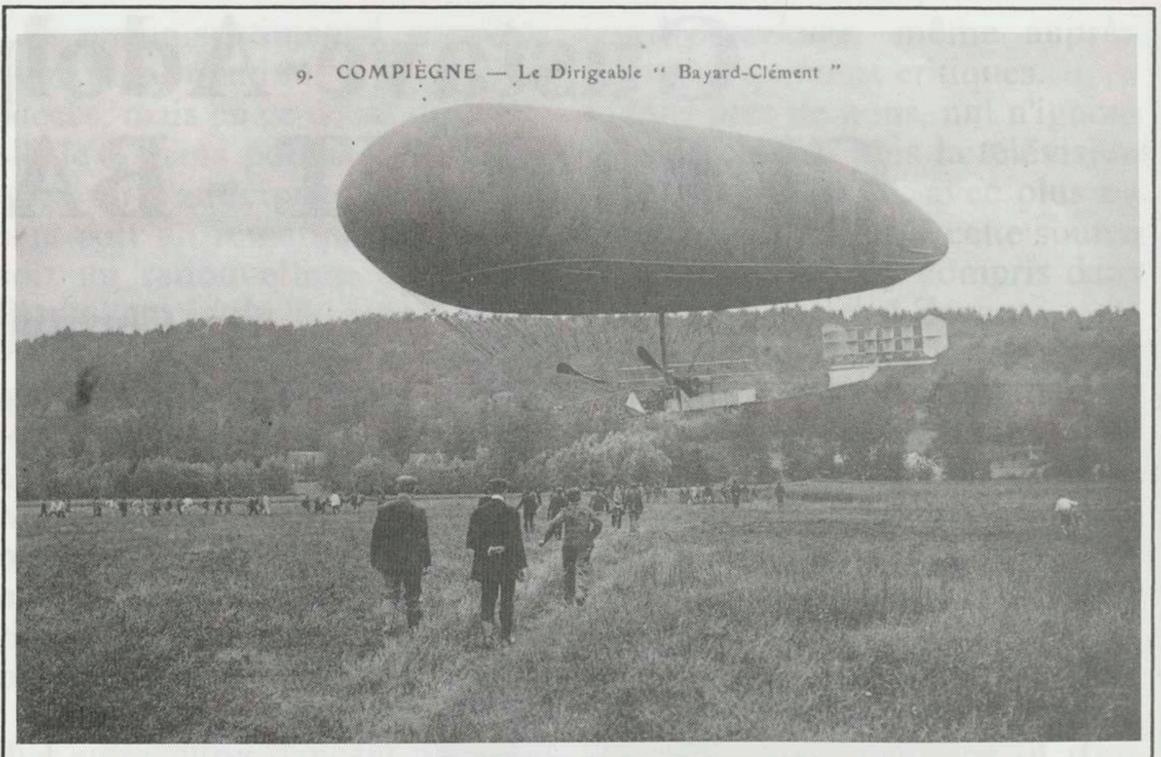
Peu de Français connaissent le nom et l'histoire de cet homme qui, à la jonction du siècle dernier et du nôtre, va édifier, en partant de cette simple bicyclette, une fortune considérable et surtout participer au premier rang à la formidable révolution des moyens de transport de son époque. Son père était serrurier : lui va devenir un pionnier du cycle, comme coureur puis comme constructeur. En 1878, ayant acquis toutes les ficelles du métier, grâce à son tour de France, il ouvre à Paris un petit atelier de cy-

cles, avec seulement trois compagnons, quelques machines et sa jeune épouse à la caisse. Non content d'appliquer l'état de la technologie, il sera l'un des premiers en 1889 à prendre envers et contre les certitudes du moment, le pari du *pneumatique* dont c'est la toute première apparition. C'est effectivement à la suite d'un voyage en Angleterre, qu'il rapportera dans ses bagages une exclusivité pour la France du tout nouveau brevet **Dunlop**. Les bicyclettes **CLEMENT** seront les premières à Paris à rouler sur coussins d'air. C'est le début de la fortune et il pourrait désormais se contenter des résultats, plus que confortables, de sa firme de cycles ; mais comme bien des pionniers de cette époque, il choisit de se lancer dans l'aventure de l'*automobile* naissante.

Là encore, pour atteindre cet objectif, Clément est à l'affût. Car en homme rusé qu'il est, il sait que s'il est le roi du cycle, certains, en matière d'automobiles ont déjà une longueur d'avance, et il estime qu'il ne serait pas sage de s'y engager sans se ménager au préalable quelques solides appuis.

Commence alors l'incroyable aventure qui le mènera à la présidence de **Panhard et Levasor**, où grâce à l'achat systématique, dans le plus grand secret, de tous les terrains entourant cette usine, il se retrouvera en position de négociateur ce qu'il veut du grand constructeur. Il ne restera d'ailleurs chez lui que le temps nécessaire à la réalisation du *transfert technologique* qui l'intéresse, tandis que s'achève l'agrandissement de son énorme usine du quai Michelet à Levallois-Perret. Elle produira d'abord des pièces mécaniques, puis assemblera des ensembles automobiles de diverses provenances, et enfin ce seront les premiers *modèles originaux*.

L'industriel sera présent dans tous les pays où se répand le



nouveau mode de locomotion : il aura pour interlocuteurs ou amis, tout ce que cette époque compte d'hommes intéressants ou importants : le marquis De Dion, Carlo Bugatti, lord Talbot, Santos Dumont, l'écrivain Colette, Aristide Briand ; son propre fils et son gendre courront sur ses automobiles sur tous les grands circuits du monde... Les routes ne lui suffiront bientôt plus : les airs l'attirent, et c'est à bord de dirigeables, d'avions et d'hydravions conçus et fabriqués dans ses usines, qu'il les parcourra.

Le père Clément, à qui l'on reconnaît volontiers le mérite d'avoir contribué au rayonnement et au prestige de la France, s'est vu décerner à plusieurs reprises la Légion d'honneur et sera même promu commandeur en 1912. Mais en réalité ce n'est pas cela qui l'intéresse, ce qu'il veut c'est récupérer son nom. En effet son extrême perspicacité dans les affaires l'ont contraint, pour réaliser opportunément certaines opérations industrielles d'envergure, de céder par deux fois son nom commercial de "**CLEMENT**". Aussi, bien qu'ayant largement recueilli le bénéfice de ces opérations, il supporte néanmoins très mal que d'autres firmes puissent maintenant utiliser son nom devenu prestigieux

et pas lui. La première manoeuvre consistera donc à nommer ses automobiles "**BAYARD**", puisqu'elles ne peuvent plus s'appeler **CLEMENT**. Puis, dans un deuxième temps, d'obtenir du conseil d'Etat l'autorisation pour lui et ses descendants de s'appeler **CLEMENT-BAYARD**, obtenant du même coup la faculté de disposer de ce nom comme bon lui semble. Ce trait est bien dans l'esprit du personnage : une capacité d'anticipation remarquable, doublée d'une dose d'invention exceptionnelle, pour parvenir ensuite à ses fins.

Les années passent, la technologie progresse à pas de géant ; nous sommes en 1921 et Clément est toujours à l'affût : il pense à l'avenir. Non sans une certaine amertume d'ailleurs, car son fils aîné, passionné de mécanique comme lui, en sa qualité de premier pilote de la firme, s'est malheureusement tué quelques années auparavant en préparant une compétition automobile.

Alors, ce sera la rencontre avec **André Citroën**, et Clément qui s'y connaît en hommes, reconnaît immédiatement en lui le brillant capitaine d'industrie qu'il va devenir. Les deux personnages se comprennent et partagent la même vision du marché.

Dès lors Clément fera tout -notamment en mettant l'usine du quai Michelet à sa disposition- pour favoriser le démarrage de celui qui va révolutionner la production de l'automobile en France. Car il a pressenti qu'André Citroën a non seulement la volonté, mais aussi la capacité de promouvoir enfin ce en quoi il a toujours cru lui-même et vers lequel s'est porté l'essentiel de son action industrielle : l'avènement de l'*automobile populaire*, c'est à dire accessible au plus grand nombre, ce qui devait révolutionner les conditions de production et contribuer à l'émergence de notre actuelle société de consommation.

Ch. CLEMENT-BAYARD
02/1992

Adolphe CLEMENT-BAYARD et Carlo BUGATTI à Pierrefonds

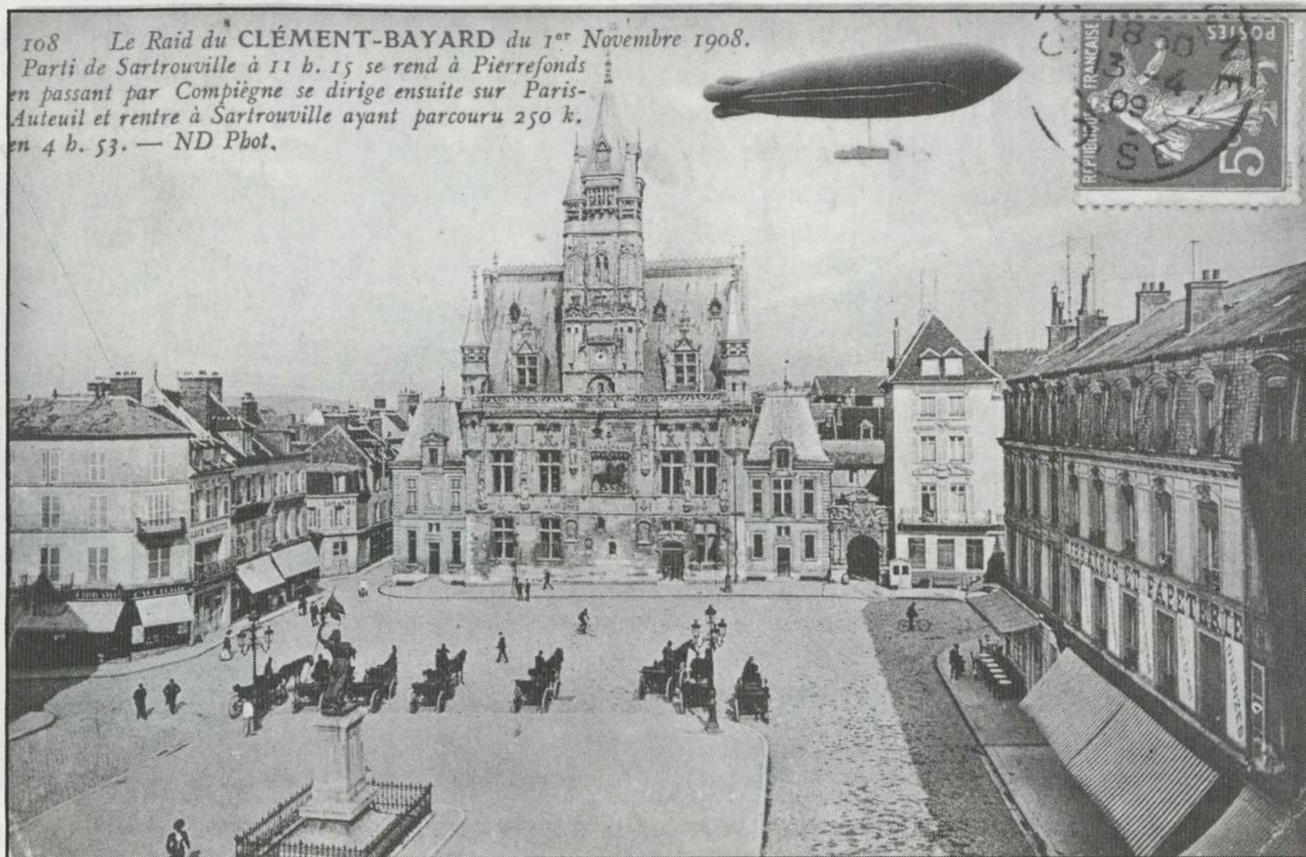
Vers 1910, Carlo Bugatti décide de s'installer à Pierrefonds, alors station thermale renommée, pour la santé de sa femme Thérèse. Il habite sur le *Bois d'Aucourt*, une maison appartenant à Adolphe Clément-Bayard, avec qui il se lie d'amitié.

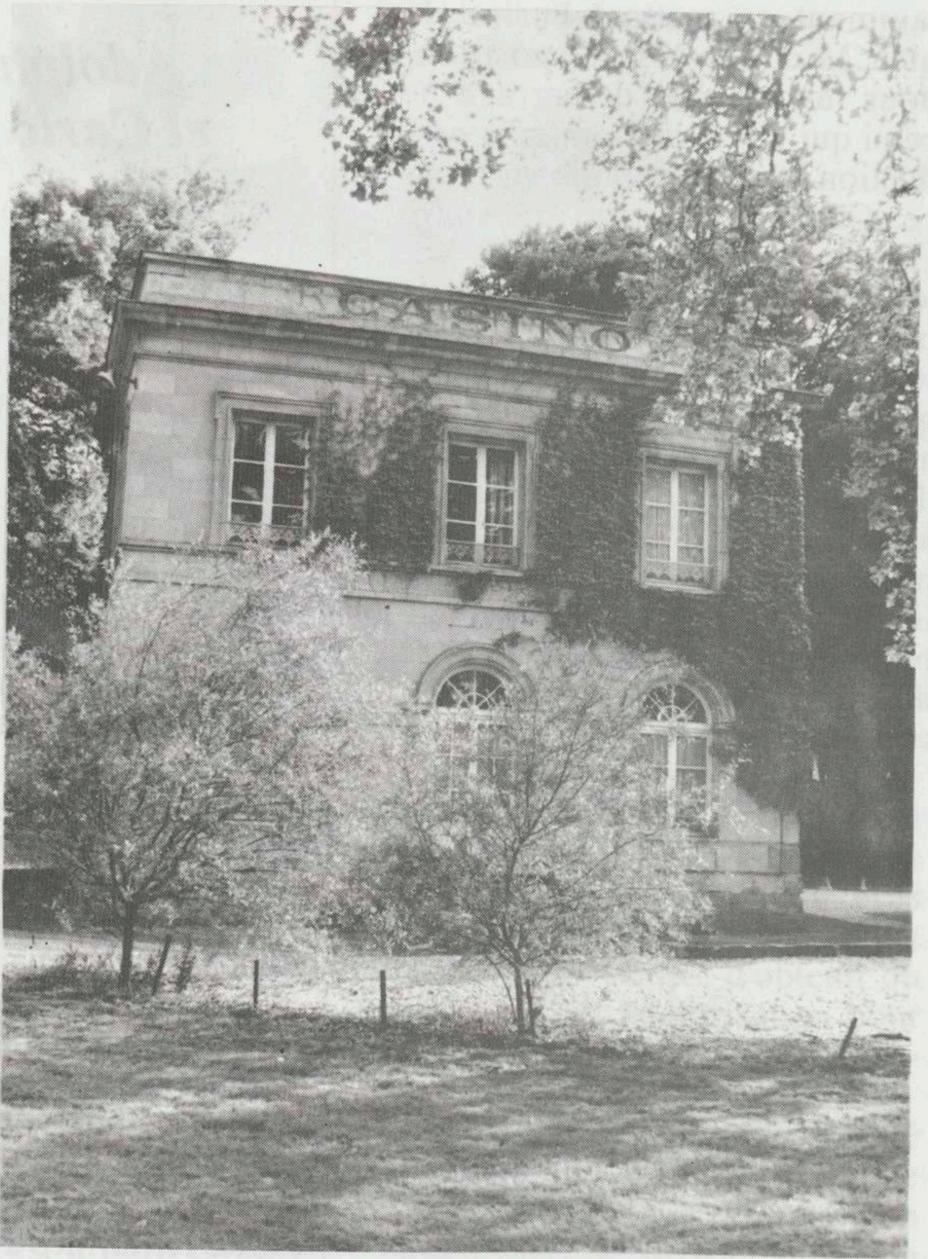
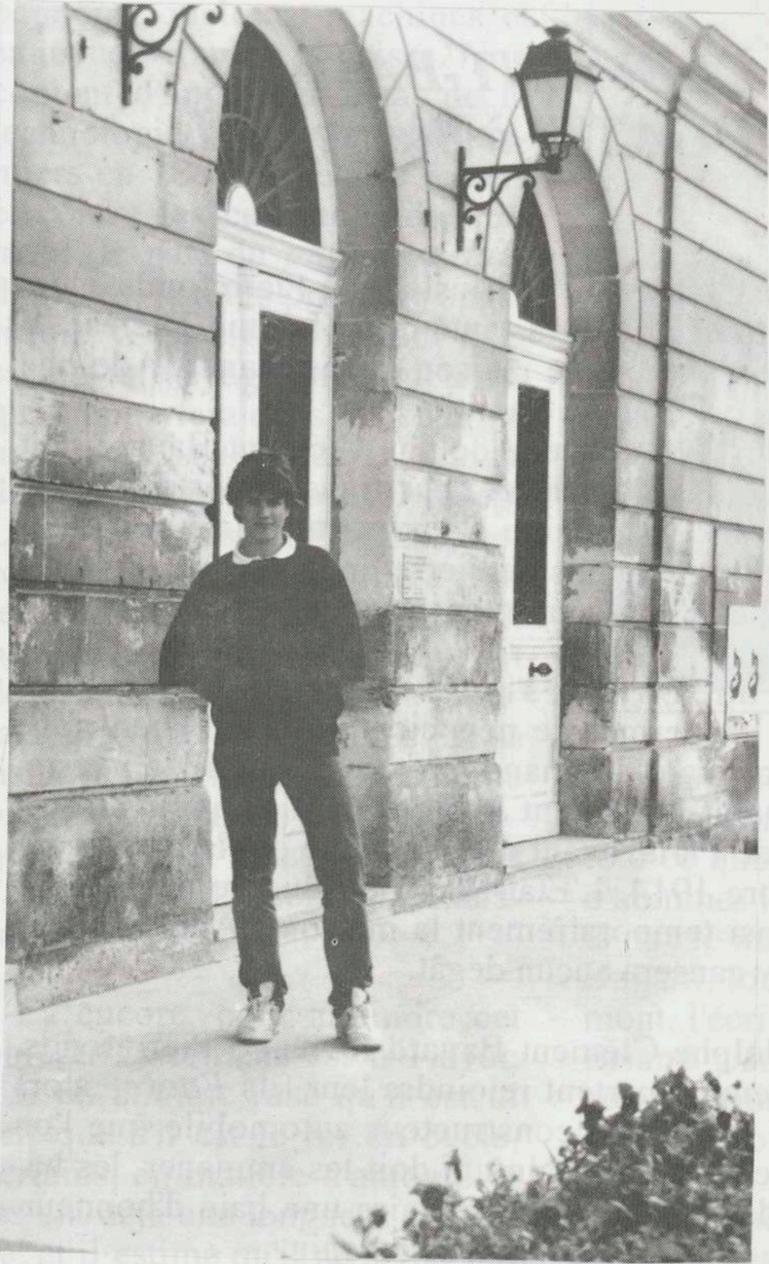
Lorsque la guerre de 1914 arrive, Adolphe Clément-Bayard doit quitter Pierrefonds, dont il est maire, pour transformer son usine d'automobiles de Levallois en usine d'armement. Mais, avant de partir, en accord avec les habitants de Pierrefonds, il confie à Carlo Bugatti le soin de veiller sur la commune en son absence.

Carlo Bugatti, sans titre officiel, s'installe donc à la mairie où sa nationalité italienne lui permet de négocier plus facilement face aux exigences de l'occupant allemand, au tout début de la guerre, lorsque l'ennemi envahit largement le Nord de la France, jusqu'à une trentaine de km de Paris, avant d'être refoulé par la bataille de la Marne en septembre 1914. L'Etat-Major du duc de Schleswig-Holstein récupéra ainsi temporairement la maison d'Adolphe Clément-Bayard mais n'y causera aucun dégât.

Quand en 1918 Adolphe Clément-Bayard revient à Pierrefonds, Carlo Bugatti et sa femme partent rejoindre leur fils *Ettore*, alors en passe de devenir le célèbre constructeur automobile que l'on sait. Lorsqu'ils montent dans le train qui doit les emmener, les habitants de Pierrefonds sont là pour leur faire une haie d'honneur. Carlo, les larmes aux yeux, leur promet de revenir.

En 1940 Carlo Bugatti s'éteint à Molsheim à l'âge de 84 ans. Il sera enterré avec les honneurs militaires, en raison de sa conduite à Pierrefonds pendant la première guerre mondiale.





L'établissement thermal verra-t-il à nouveau des curistes ?