



L'usine Donnet à la fin des années 20.

Elle fut construite sur les terrains jadis occupés par les ateliers d'un autre constructeur automobile nanterrien : Vinot-Deguingand.



Lambert, De Dion, Grillet, Ryan, Galba, Huascar, Vinot-Deguingand, Donnet-Zedel... autant de noms, aujourd'hui en partie oubliés, qui évoquent le passé industriel de Nanterre et, plus particulièrement, l'histoire de la construction automobile. Dès 1901, Prosper Lambert s'installe à Nanterre, et pendant les trente années qui suivent, c'est l'époque des pionniers de l'automobile. Un savoir-faire en pleine mutation, une gestion aléatoire et des conditions de travail souvent difficiles mais aussi quelques coups de génie et surtout de la passion ! Les ateliers se multiplient, et avec eux de nouveaux métiers se développent : mécaniciens, carrossiers, bourreliers, ajusteurs, etc. Une nouvelle population s'installe à Nanterre et progressivement, le bourg va rompre avec son passé agricole.



L'INDUSTRIE AUTOMOBILE À NANTERRE (I)

En 1884, Édouard Delamarre-Bouteville aidé du mécanicien Léon Malandin invente la première voiture à moteur à essence. En quelques années, l'automobile suscite l'intérêt passionné d'ingénieurs et d'hommes d'affaires qui vont créer des sociétés de construction où leurs talents pourront s'exercer. Beaucoup d'ateliers voient le jour à l'ouest de Paris, là où le terrain est moins cher que dans la capitale et où il est possible de s'agrandir sans problème. Après Levallois, Courbevoie, Neuilly, Puteaux, Boulogne, Asnières, Suresnes, la commune de Nanterre voit à son tour naître plusieurs marques d'automobiles. Les unes ne sauront pas s'imposer et n'auront qu'une existence éphémère, les autres remporteront de beaux succès commerciaux et feront date dans l'histoire de l'automobile.

Prosper Lambert s'installe le premier à Nanterre, au n° 8 de la route de Cherbourg, en 1901. Il se lance dans la production d'une voiture légère, équipée d'un moteur De Dion avec transmission à cardan. À partir de 1902, Lambert ayant mis au point ses propres moteurs, présente un nouveau modèle avec lequel il participe à la course Paris/Madrid. C'était un bon moyen pour se faire connaître car les courses attireraient les passionnés et trouvaient un large écho dans les journaux. La première course automobile Paris/Bordeaux, organisée par Albert De Dion avait connu un tel succès, qu'il avait créé l'Automobile club de France dans le but de favoriser la rencontre entre les constructeurs et les sportifs prêts à défendre leurs couleurs. Pendant six ans toute une gamme de voitures va naître. La fabrication des dernières automobiles commercialisées sous le nom de « Jean-

Bart », s'arrêtera en 1907.

Un autre constructeur, M. Grillet, fait un passage très court à Nanterre de 1925 à 1926. Il propose sous la marque Ryan, créée en 1920, des voitures très classiques équipées de moteurs Scap à quatre cylindres. À son arrivée, au n° 57 de la route de Charles X, il dote ses véhicules d'un moteur Alto, mais il ne pourra continuer son activité au-delà de 1926.

La société Silla, qui produit des voitures sous la marque Galba, puis Huascar, reste à Nanterre, au n° 15 de la rue de Châteaudin, de 1925 à 1931. Dans ses ateliers de Nanterre et de Courbevoie, elle construit des cycles-cars à l'allure sportive, de petite taille, équipés d'un moteur à deux temps conçu par le grand spécialiste de l'époque Marcel Violet. En 1930, une version sport de la Huasca s'illustre dans différentes compétitions, dont les 24 heures du Bol d'Or, où elle remporte la pre-

mière place dans sa catégorie, à 66 km/h de moyenne. La crise économique de 1929 provoque l'arrêt de la production en 1931.

Le haut lieu de l'industrie automobile à Nanterre est sans conteste le périmètre compris entre l'avenue Georges-Clemenceau, la rue Henape et la rue François-Millet, où quatre marques et non des moindres, vont se succéder de 1919 à 1985.

Tout commence sur ce site avec l'implantation de Vinot-Deguingand, entreprise fondée à Puteaux en 1898 par l'ingénieur Lucien Vinot et le directeur commercial Albert Deguingand. Constructeur aussi bien de voitures de livraison, de camionnettes, de fourgons que d'omnibus et même d'automitrailleuses pendant la guerre de 1914-1918, Vinot-Deguingand reprend dans sa nouvelle usine de Nanterre la fabrication de 10 cv, de 12 cv et d'une 12 cv sport capable

de rouler à 100 km/h. Des difficultés financières l'obligent à vendre ses ateliers, en 1924, à Donnet-Zedel.

Cette firme a des origines suisses en ce qui concerne Zedel. Elle reprend phonétiquement les initiales de messieurs Zærcher et Luthi, fondateurs à Neuchâtel en 1896 d'une fabrique de moteurs et de bougies, puis en 1906, d'une entreprise automobile à Pontarlier. Jérôme Donnet, un temps constructeur d'hydravions, se reconvertit dans l'automobile en achetant l'usine de Pontarlier. Le succès des 7 cv et 11 cv Donnet-Zedel l'incite à édifier à Nanterre une usine qui sera une des plus modernes de l'époque. Il pense que l'utilisation des voitures va se démocratiser, c'est pourquoi il opte pour la rationalisation scientifique du travail qui permet de monter une voiture en un temps minimal et donc de produire plus de véhicules. Pour

créer la chaîne de montage, on construit un bâtiment original de forme carrée, à cinq étages, avec de grandes façades munies de larges baies et surmonté d'une terrasse. Les autres activités, fonderies, forges, stockage auront lieu dans des ateliers de structure plus traditionnelle. Les services administratifs donneront sur l'avenue Georges-Clemenceau. « *Un tel building dépassant des terrains vagues, ça en jetait, on se serait cru en Amérique* », raconte un ancien ouvrier. Le financement de l'outillage, la crise de 1930 et l'échec de la traction avant 11 cv présentée en 1932 obligent Donnet à déposer son bilan en décembre 1934. (à suivre)

Jeannine Cornaille
Société d'Histoire de Nanterre

