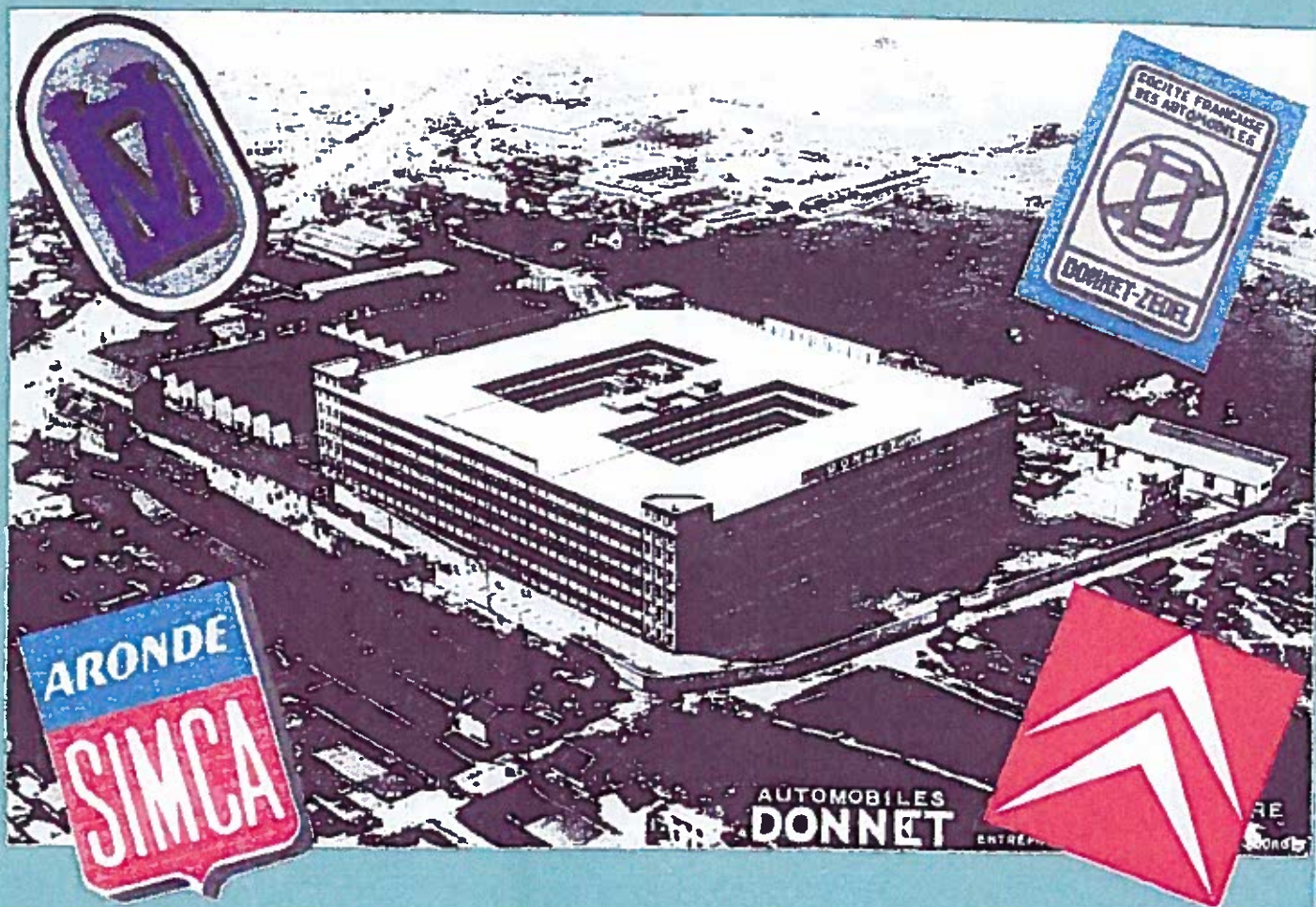


André DESIX Catherine et Christian SAINT-PIERRE

UNE USINE A NANTERRE



QUATRE CONSTRUCTEURS

AUTOMOBILES

En rédigeant ce bulletin sur plusieurs constructeurs d'automobiles à Nanterre, il ne s'agit pas pour moi de faire une encyclopédie sur cette activité industrielle.

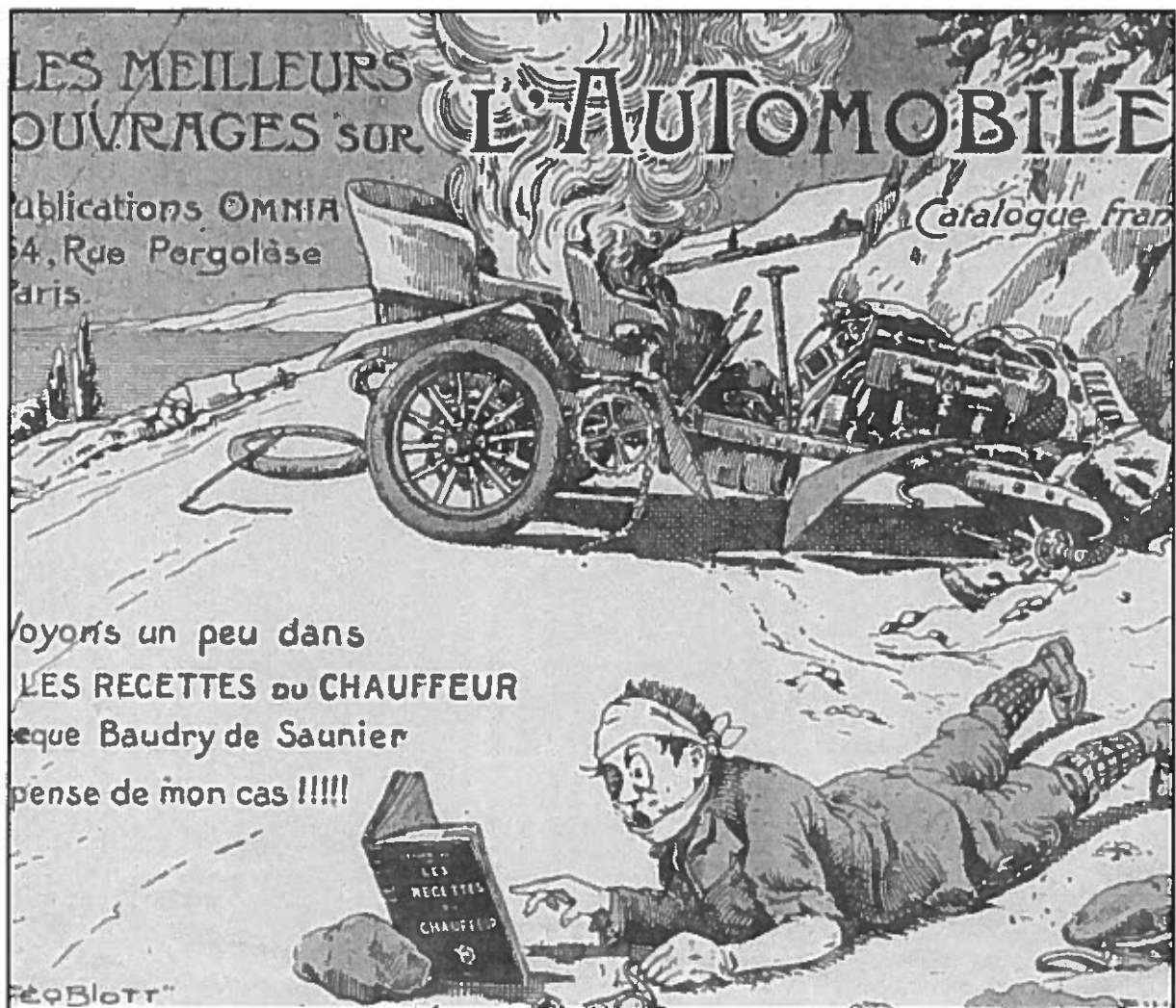
Restons modeste en la matière et contentons nous d'évoquer dans les grandes lignes, différents modèles de chacune des marques ayant existé à Nanterre dans une même usine.

En même temps, est-il possible de ne pas parler brièvement des automobiles Prosper-Lambert situées sur la même avenue, après la place de la Boule ?

Afin d'agrémenter ce bulletin, de nombreuses photos et publicités d'époque montreront certains modèles de l'industrie automobile dans le cadre de manifestations ou simplement chez leurs propriétaires.

Ces vénérables ancêtres de l'automobile, restaurés avec passion, participent souvent à des réunions publiques ou familiales et transportent, jusqu'à Monsieur le Maire, de futurs époux.

Le photographe les immortalisera dans ces automobiles d'une autre époque que l'on aime à revoir avec nostalgie.



En 1889, Léon Serpollet est le premier à passer et à réussir les épreuves du permis de conduire, qui deviendront obligatoires pour tous les chauffeurs mécaniciens. En 1888, il avait mis au point une chaudière tubulaire à vaporisation instantanée, qu'il essaya sur une voiture à trois roues entre Paris et Lyon, en 1891.

L'évolution rapide de la puissance des moteurs conduit à une augmentation de la vitesse des automobiles. Ces engins pétaradants et fumants restent difficiles à mettre en marche et à conduire, les propriétaires aisés embauchent donc des chauffeurs mécaniciens.

Dans les quartiers chics de Paris, tous n'ont pas la possibilité de garer leurs véhicules à domicile. Ils sont donc abrités et entretenus dans un garage de grande remise où se trouvaient peu de temps avant, les calèches et autres carrioles hippomobiles.

En 1910, compte tenu de l'état des routes et du manque de fiabilité des pneumatiques (les voitures ne possèdent pas de roue de secours) l'échange d'un pneu après une crevaison ne pouvait se faire sans l'aide d'un mécanicien.

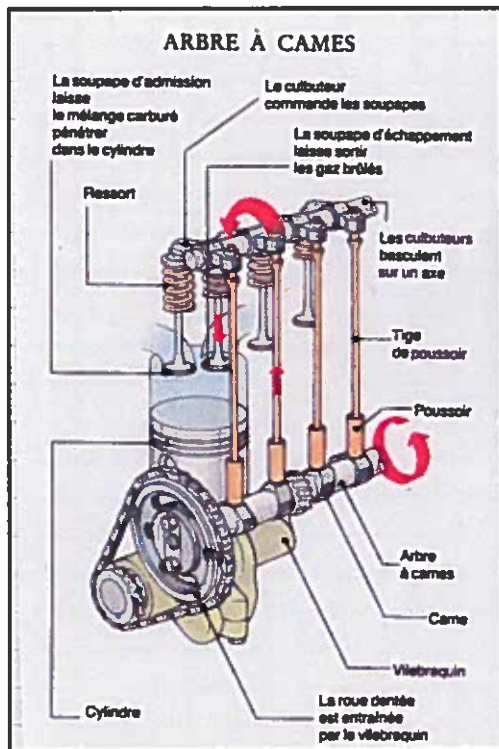
QUELQUES RENSEIGNEMENTS UTILES

Groupe moto propulseur : ensemble moteur, boîte de vitesses, et suspension.

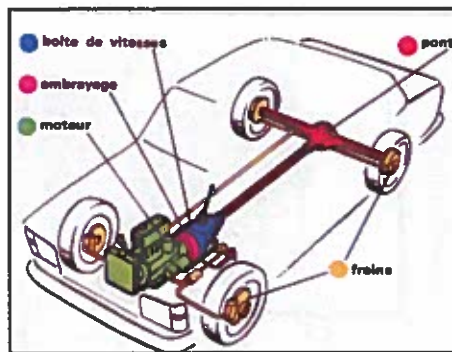
Boîte de vitesses : organe permettant de transmettre aux roues motrices une démultiplication optimale suivant les besoins nécessaires au bon fonctionnement du moteur.

Embrayage : permet de coupler ou découpler le moteur de la boîte de vitesses.

Vilebrequin : transforme le mouvement alternatif des pistons et des bielles en mouvement rotatif, pour actionner les engrenages de la boîte de vitesses.



R.D



Ensemble moteur boîte de vitesses sur une automobile à propulsion arrière.

Les soupapes d'un moteur sont commandées par la rotation d'un arbre à cames. Les cames soulèvent tour à tour un poussoir et une tige qui font pivoter le culbuteur. Ce dernier enfonce la soupape dans le cylindre. Un ressort ramène ensuite la soupape sur son siège.

Cheval vapeur ou horsepower : tire son origine de la puissance obtenue avec les machines vapeur qui animaient les premières automobiles.

Puissance commerciale : attribuée par les services fiscaux

Puissance DIN : Calcul en France de la puissance du moteur avec tous ses équipements, ventilateur, génératrice de courant, pompe d'assistance de direction, pompe de freinage et de suspension pour certains véhicules.

Puissance SAE : Calcul par certains pays de la puissance du moteur sans aucun équipement.

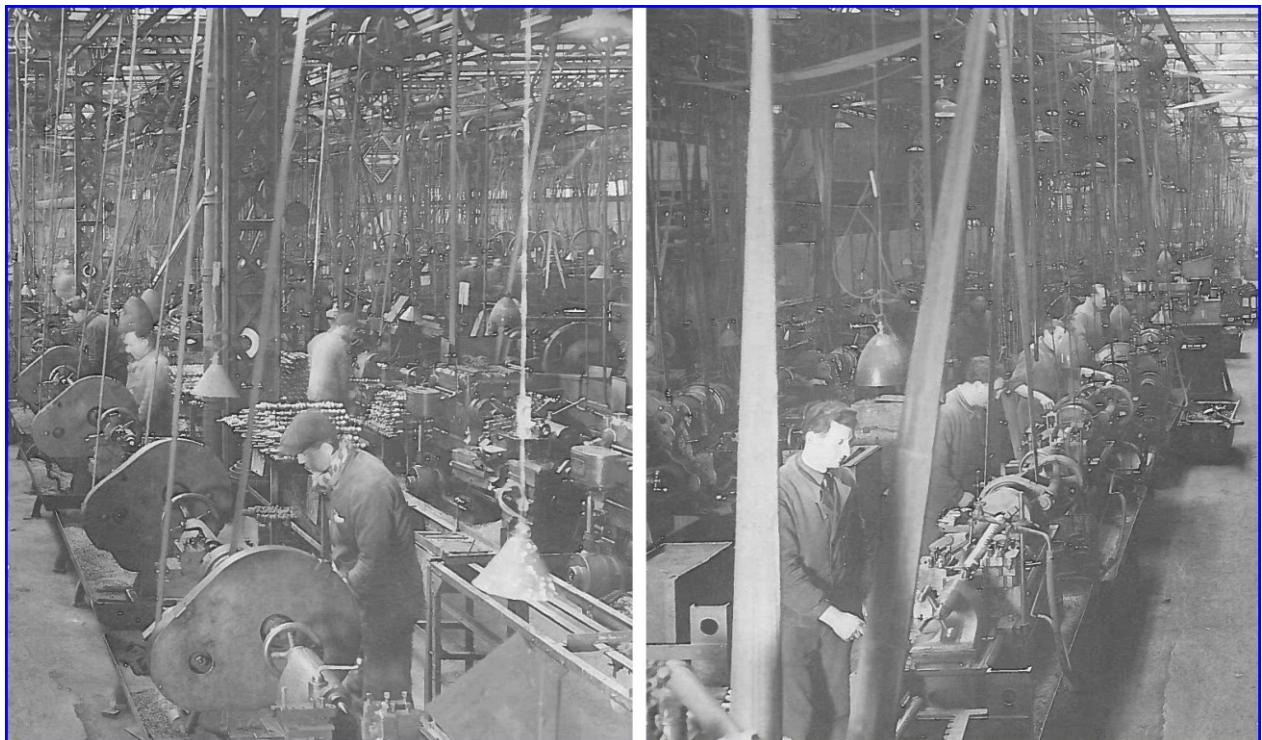


L'essence ne se trouve que chez le marchand de couleurs qui la vend par bidon de 5 litres au prix de 1,25 francs, le carburant automobile n'étant pas encore taxé. Ce sont souvent les enfants qui le vendent aux entrées et sorties des grandes villes.

En 1914, un employé de bureau gagne de 125 à 150 francs par mois. Un ouvrier est payé de 0,50 à 0,75 francs de l'heure. Un ouvrier doit travailler 15 000 heures pour devenir propriétaire d'une Delaunay Belleville à 112 250 francs. Le prix est variable suivant le modèle et les accessoires commandés.

En 1913, juste avant la Première Guerre mondiale, les usines d'automobiles françaises produisent 12 000 véhicules.

Pendant les hostilités avec l'Allemagne les moyens techniques se développent pour produire les véhicules nécessaires à la défense nationale : ambulances, camions, tracteurs d'artillerie, chars.





L'histoire de l'automobile prend naissance à Nanterre avec l'installation en 1901, d'une fabrique de voitures, sur un terrain de 1800m², route de Cherbourg (actuelle avenue Joffre) où sont employés environ 70 ouvriers. Elle dispose de deux moteurs électriques, l'un de 5 chevaux et l'autre de 14, d'un moteur à gaz de 10 chevaux, et d'un certain nombre de tours, machines à fraiser, percer, rectifier et tailler.

Cette usine est spécialisée dans la fabrication de voitures et voitures automobiles et en produit 150 par année. Cette petite marque jouit d'une certaine notoriété dans les premières années de l'automobile.

Son premier modèle est une voiturette légère, équipée d'un moteur De Dion 7HP qui est remotorisé en 1902 avec un moteur Prosper Lambert.

En 1903, une 12 HP participe à la course Paris Madrid. Continuant sa progression, Prosper Lambert, présente en 1905 une 4 cylindres de 16HP et l'année suivante une gamme complète : une monocylindre de 9 HP, des bicylindres de 10 et 12 HP, ainsi que de grosses 4 cylindres de 16 et 30 HP. Ces voitures sont vendues en 1907, sous le nom de Jean Bart.

La gamme comprend alors la 9 HP mono cylindre, la 16 HP à 4 cylindres, et une 40 HP. Leur production est stoppée à la fin de même année.

Début 1900, la publicité ne peut se propager que de bouche à oreille ou par la presse, la TSF n'existant pas encore dans les foyers. Le texte et le graphisme de ces publicités doivent donc par leurs couleurs et attrait visuel retenir l'attention du futur client. La renommée nationale de la « Rosière et des Pompiers de Nanterre », véhiculée par les chansonniers parisiens, est donc une bonne aubaine pour les publicistes chargés de la promotion des automobiles Prosper Lambert.

Cette aventure semble bien commencer, mais avec 300 marques de fabricants d'automobiles dans Paris et sa banlieue, la concurrence entre les constructeurs est impitoyable et seul les plus forts ne disparaissent pas.

Pendant 12 ans, Nanterre ne fait plus partie des villes où l'industrie automobile s'installe.

Il faut attendre 1919 pour voir un constructeur Putéolien s'installer aux Fontenelles, sur de vastes terrains financièrement accessibles à deux associés : Vinot et Deguingand.

Si Donnet-Zedel puis Donnet ainsi que Simca et Citroën ont vécu une partie de leur vie à Nanterre, n'oublions pas que de nombreuses entreprises de fabrication d'automobiles ont existé sur notre commune :

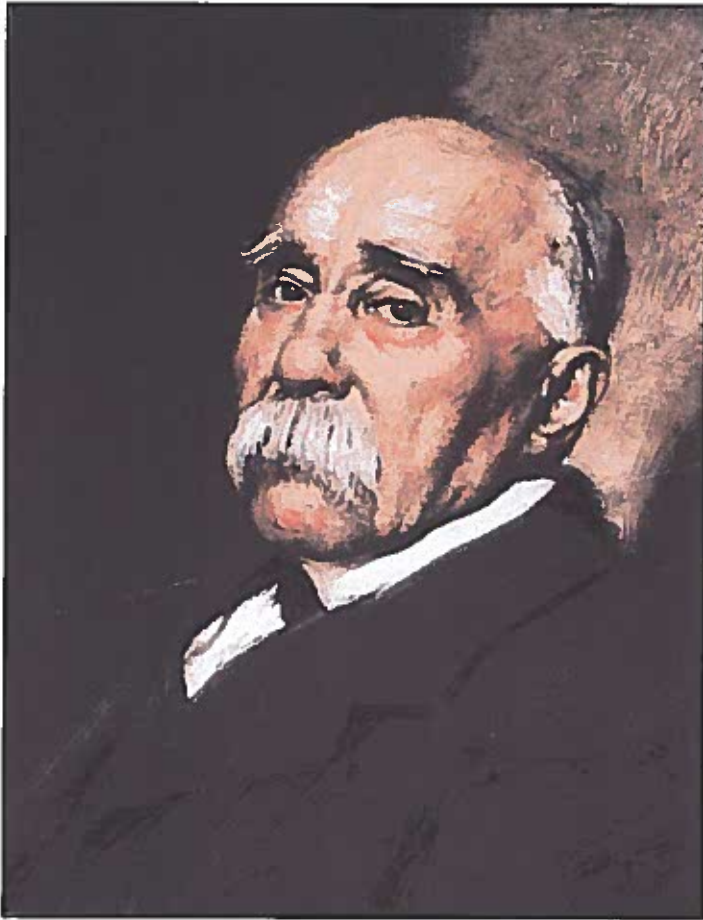
Prosper-Lambert de 1901 à 1907, Ryjan de 1920 à 1926, Willeme de 1926 à 1970, les voiturettes Huascar de 1929 à 1931, Gabla de 1929 à 1931, Ardexe de 1937 à 1939, ainsi que les automobiles miniatures Solido de 1932 à 1938.

Vinot-Deguingand, Donnet-Zedel puis Donnet, Simca et Citroën ont marqué d'une façon plus durable la vie industrielle de Nanterre, et c'est de celles-ci que nous évoquerons brièvement quelque unes de leurs productions et pour certaines, les épisodes de la vie sociale qui s'y déroulaient.

L'usine Prosper-Lambert, après quelques années de sommeil, est achetée par la société des Accumulateurs Electriques (ancien établissement Alfred Dinin) qui adapte les anciens bâtiments et en construit de nouveaux.

En 1917, les établissements Dinin deviennent une société anonyme la SAE et quittent en 1918 Puteaux pour Nanterre, y regroupant le siège social, les bureaux et les ateliers de fabrication.





Georges Clémenceau

L'AVENUE GEORGES CLEMENCEAU

Dans le dictionnaire historique des rues de Nanterre, Claude Léonard décrit l'avenue Georges Clémenceau (route nationale 13) comme longue de 1720 mètres.

Elle est parcourue depuis 1890 par la « Bouillote » le tramway à vapeur qui permettait de se rendre de Paris à St Germain en 1 heure et 11 minutes.

Cet engin bruyant et fumant terrorisait chevaux et charretiers en passant les carrefours à pleine vitesse, d'après certains au moins à 10km/h !

Commençant place de la Boule et se terminant place des Bergères en limite de Puteaux.

C'est d'abord l'ancienne route de Paris à St Germain en Laye.

Par la suite, elle est devenue la route nationale de Paris à Cherbourg, qu'on appellera jusqu'au 27 décembre 1918 route de Paris date à laquelle le Conseil Municipal de Nanterre, par délibération, décide de lui donner le nom de l'homme politique français, président du Conseil en 1917 et dont l'énergie à mener la guerre contre l'Allemagne, lui valut le surnom très populaire du »Tigre «.

Et c'est donc entre la place de la Boule et celle des Bergères que quatre constructeurs de véhicules automobiles ont produit environ 1 200 000 voitures de tourisme et de camionnettes de 1919 à 1986.

A la fin de cette activité, la municipalité rachète les terrains et réalise sur cet emplacement la zone d'activité « Parc des Fontaines », dont un bâtiment d'aspect ultra moderne est l'ancienne usine construite par Gérôme Donnet et qui réhabilitée devient « Le Capitole ».

*La direction de l'usine Donnet à Nanterre est toujours indiquée sur la table d'orientation de la terrasse de St Germain en Laye. Citroën à Nanterre n'a produit que des pièces mécaniques.