

[Retour](#)

LES ORIGINES DE L'AUTOMOBILE UNE EPOPEE EUROPEENNE

Lorsque l'on regarde dans le rétroviseur pour juger du développement des véhicules à moteur, on constate qu'aucun autre produit technologique n'a autant influencé et passionné l'homme que l'automobile.

Que d'esprit d'invention, de travail créateur et constructif, d'essais multiples et d'expériences n'a-t-il pas fallu pour que l'automobile parvienne au stade actuel. Ne soyons donc pas surpris si l'immense public motorisé, la jeunesse notamment, manifeste un si grand intérêt pour tout ce qui a trait à l'Automobile, ses performances, son design, ses avancées techniques et technologiques, mais également son histoire.

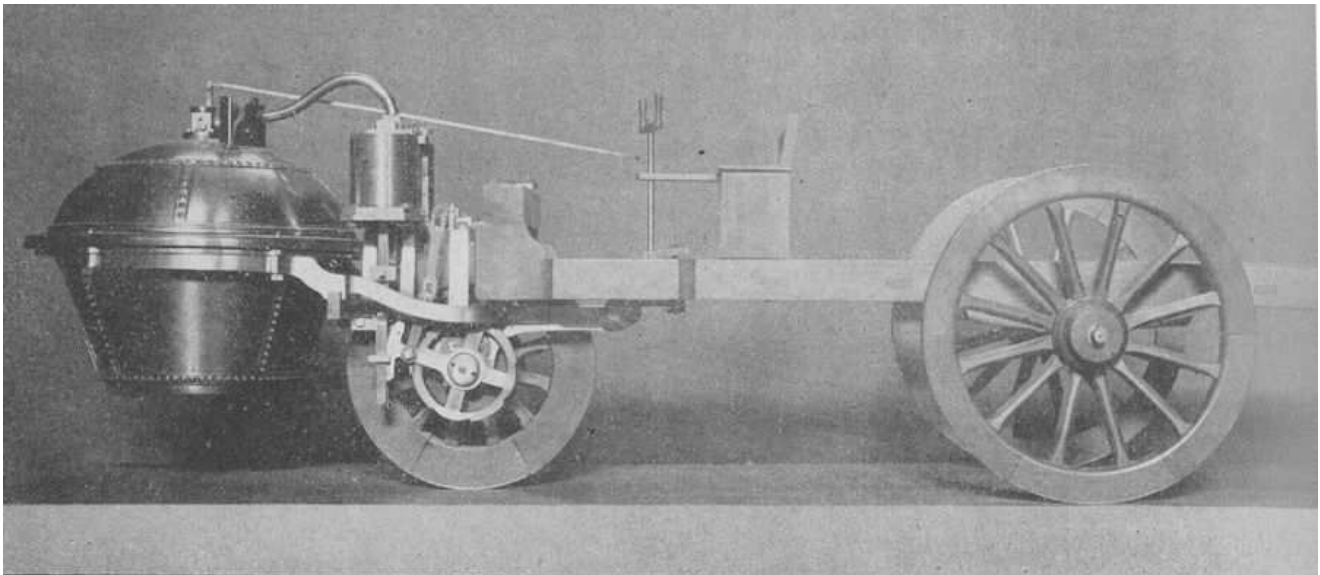
De tout temps, les grandes inventions ont marqué l'histoire au point de servir de repère pour identifier une époque. Mais de toutes, l'Automobile est sans doute celle qui a le plus bouleversé la vie de l'homme. Incontestablement, le berceau de l'Automobile fut l'Europe, où, la France et l'Allemagne peuvent prétendre avoir occupé une place de choix.

A juste titre, l'Europe doit être considérée comme le berceau de l'automobile.

Incontestablement la France et l'Allemagne furent les initiateurs de ce nouveau moyen de transport.

LA GENESE DE 'AUTOMOBILE

Il faut remonter en 1769 pour trouver la première pièce du puzzle compliqué qu'est l'automobile. Cette année-là, l'ingénieur lorrain Nicolas-Joseph CUGNOT, venait de réussir à maîtriser l'utilisation de la vapeur, il construisit alors le premier véhicule automobile de l'histoire.



Vue de côté du modèle du fardier à vapeur de Cugnot (1769) construit en 1851 par Bourbouze.
(Conservatoire des arts et métiers.)

Après cet excellent départ, rien ne fut fait en France pendant longtemps, et c'est en Grande Bretagne, véritable patrie de la machine à vapeur, que des progrès furent accomplis ensuite.

Toutefois, le véritable essor de ce révolutionnaire moyen de transport routier naquit réellement lorsque la technique en permit une première miniaturisation, elle fut la combinaison harmonieuse des technologies du cycle, des moteurs à vapeur et à gaz, et des véhicules hippomobiles.

En Grande Bretagne, les mauvais résultats obtenus par les diligences à vapeur de 1820 à 1840 ont freiné pendant un demi siècle le démarrage d'une industrie automobile.

En 1860, le franco-luxembourgeois Etienne LENOIR, fit breveter un moteur à 2 temps à combustion interne et l'employa sur une voiture en 1862. Ce moteur était du plus grand intérêt, notamment par son allumage électrique ; mais un progrès fut réalisé lorsqu'en 1876 l'Allemand Nikolaus Auguste OTTO, réalisa le premier moteur à 4 temps. En 1883, l'ingénieur français DELAMARRE-DEBOUTTEVILLE et son chef mécanicien Léon MALANDIN construisent et font circuler une voiture à 4 roues équipée de 2 moteurs à 4 temps alimentés par essence, leur brevet déposé le 12 février 1884 atteste qu'elle est bien la première voiture à essence de l'histoire de la locomotion.

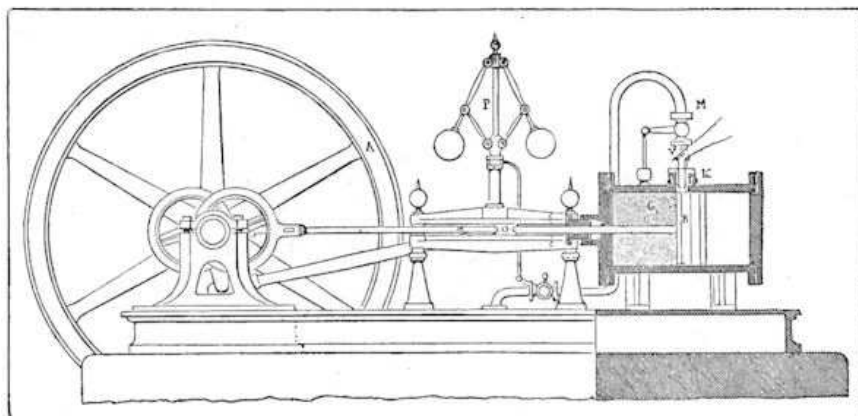
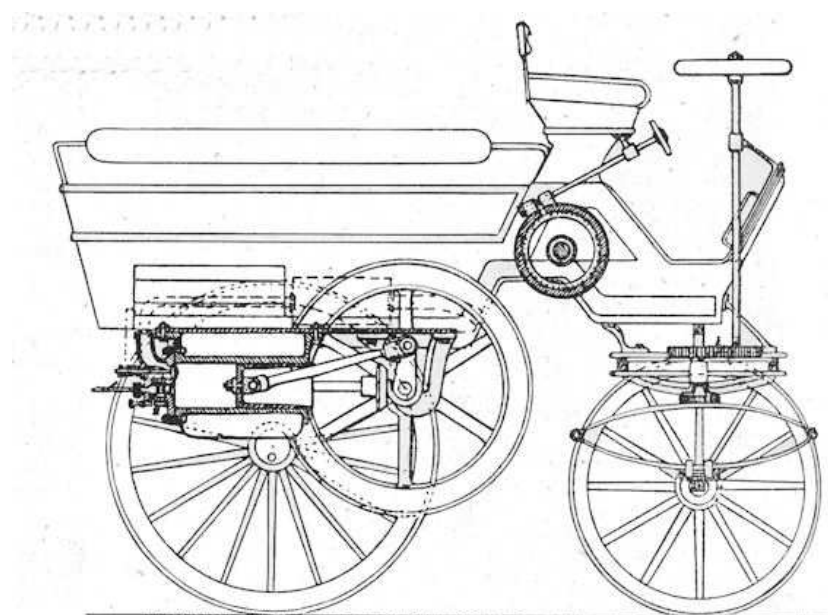


Schéma du moteur à gaz Lenoir (1860).



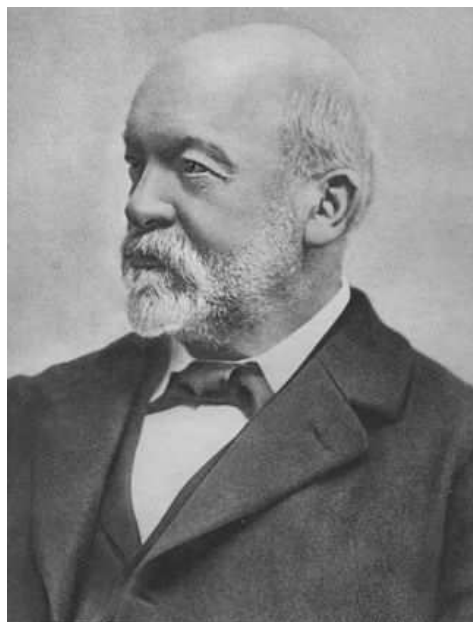
Edouard Delamarre-Deboutteville
et son break de chasse



Un tournant important fut pris lorsqu'en 1885 Karl BENZ et Gottlieb DAIMLER entreprirent, indépendamment l'un de l'autre leurs premiers essais de voiture. On pourrait croire que l'Allemagne allait devenir le berceau de l'automobile, mais les choses tournèrent autrement en raison d'oppositions personnelles entre les deux hommes.



Karl BENZ 1844-1920



Gottlieb DAIMLER 1834-1900

Le grand mécanicien Français Léon SERPOLET, auteur d'une chaudière à vaporisation instantanée, construit son premier tricycle en 1888. Puis ce fut DE DION, grâce à son associé BOUTON, qui purent réduire la machine à vapeur et son indispensable chaudière aux dimensions des tricycles populaires. Le vrai pays d'origine de l'Automobile est donc la France, la synthèse des travaux et réalisations menés sur la locomotion ouvrit la voie aux réalisateurs des moteurs de « taille automobile », dont DAIMLER et BENZ furent les premiers à concrétiser les projets sur un plan pratique.



Léon Serpolet sur son tricycle à vapeur.



Le comte de Dion sur son tricycle à vapeur du type 1887.



M. Georges Bouton sur le premier tricycle de Dion Bouton (1891).

L'EUROPE EDUQUE SON ENFANT PRODIGE



René Panhard (1841-1908).

On voit non seulement le rapprochement des chercheurs Allemands et Français, mais la collaboration commerciale entre les firmes PANHARD et DAIMLER. De ce fait, la France eût l'honneur de la première production d'automobiles destinées à des clients. La scène était prête pour la grande période de domination française sur le monde de l'Automobile qui devait durer dix ans. Rien n'aurait été fait de durable si d'excellents ateliers ne s'étaient attachés aux problèmes de construction. Pour ce faire, le rôle des firmes françaises PANHARD et PEUGEOT a été déterminant.

L'impulsion est donnée tandis que naissent plusieurs constructeurs d'automobiles qui s'inspirent des travaux Franco-Allemands. DE DION et BOUTON marquent une nouvelle étape, repensant le moteur à pétrole, ils étudient de très près l'ajustage mécanique et la réduction de poids, découvrent un système d'allumage inédit « base de systèmes modernes », et réussissent ainsi à accroître la vitesse de fonctionnement et donc l'efficacité de leur moteur.

Après 1885, les petits moteurs DE DION-BOUTON permettent de signer l'acte de naissance de la voiture d'usage, rapide, silencieuse et facile à conduire. Ce moteur miracle va partir dès 1886 à la conquête du monde entier. Plus de 30 constructeurs, dont les frères RENAULT, débiteront avec le monocylindre DE DIONBOUTON. En 1898, l'automobile s'est déjà créé son propre monde. En France, elle compte plus de 700 firmes; elle a réveillé les routes et les auberges. Elle a provoqué l'ascension rapide de l'industrie de l'aluminium, bouleversé l'industrie du caoutchouc, les entreprises pétrolières voient en l'automobile un débouché immensément plus grand que les vétustes lampes à pétrole !

L'Automobile a donné sa mesure grâce aux épreuves routières soutenues par la presse sportive et bientôt par l'Automobile Club de France qui sera fondé en 1894 sous le nom de « Société d'encouragement pour le développement de l'industrie automobile en France », la société organise courses, concours, expositions, conférences. Elle a pour but de s'occuper de toutes les questions, de grouper tous les efforts ayant trait à l'automobilisme afin de répandre l'industrie de la locomotion automobile en France et à l'étranger. A l'image de la France, l'Europe, puis le monde va compter des automobiles-clubs dont la coopération permet la pénétration de « l'idée automobile » au delà du cercle restreint des sportifs et des chercheurs. Citons entre autres l'Automobile Club Lorrain créée en 1898. Avant le nouveau siècle, seule la France pouvait prétendre posséder une industrie automobile réellement prospère. En 1900, on parlera déjà des bonnes voitures françaises que le monde entier achètera et dont il s'inspirera... Dès 1901, l'automobile se répartit en catégories qui demeureront immuables la petite voiture légère, les modèles moyens à la fois routiers et citadins, les modèles de luxe et de grand luxe, et, l'active classe à part, les engins de sport. En 1906, la voiture s'est forgé sa silhouette. Le rythme des progrès va s'accélérer tout comme ceux de l'industrie soeur qui vient de naître : l'aéronautique. Puissance, légèreté, sécurité sont les mots d'ordre de la recherche, avec bientôt l'incontournable préoccupation d'économie.

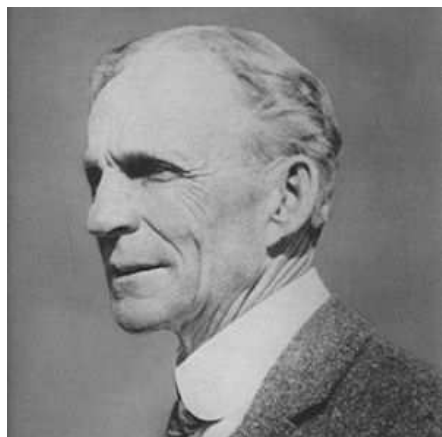


Chez le comte de Dion en octobre 1895 : le déjeuner au cours duquel fut décidée la fondation de l'Automobile-Club de France. De gauche à droite : le baron de Zuylen, le comte de Dion, Paul Meyan. (Collection du marquis de Dion.)

L'INDUSTRIALISATION AUX USA

L'Automobile, en Europe et en Amérique où on la découvre, est loin d'être à la portée de tous. Pendant que se garnissait l'arsenal européen d'idées nouvelles et de solutions d'avenir, les Etats-Unis d'Amérique plébiscitaient l'automobile et, l'ayant jugée comme l'outil numéro un de leur développement après la conquête de leur territoire, ils entreprirent de motoriser leur nation.

La finance mise sur l'automobile comme elle avait mis sur les chemins de fer, prévoyant un développement de masse. Elle ira dans les champs, aux usines, partout; elle sera pratique, durable, facile à réparer. Soigneusement analysées, les meilleures voitures européennes furent repensés pour être reproduites à des milliers d'exemplaires à l'aide de moyens industriels totalement inédits. Aux coûteuses voitures à petit tirage, on substituera d'excellentes séries sur lesquelles seront sauvegardées les qualités maîtresses.

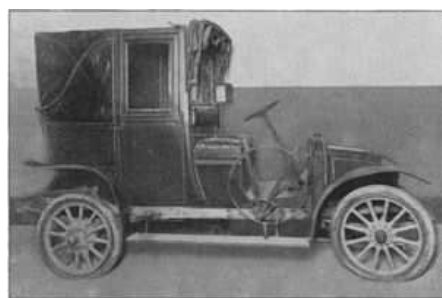


Henri FORD 1863-1947

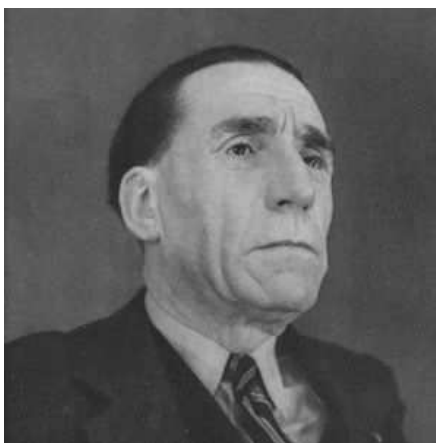
L'oeuvre entreprise en Europe à la fin du XIXe siècle connaît sa conclusion logique dans le nouveau monde avant 1915. Les temps nouveaux de l'automobilisme s'ouvrent avec la voiture universelle proposée par Henri FORD : la Ford Modèle T. 15 millions d'exemplaires allaient donner sa véritable échelle à cette première expérience suivie par toutes les industries automobiles. Produit de luxe né en Europe, l'automobile devient un outil de consommation aux Etats-Unis.

Le premier conflit mondial démontra, l'importance vitale de l'industrie automobile. La magistrale utilisation des taxis parisiens lors de la bataille de la Marne introduisit l'automobile dans les réflexions des militaires. Quand les premiers chars de combat furent mis en ligne sur le front de la Somme le 15 septembre 1916, la mobilisation totale de l'automobile se trouvait faite. La guerre, si désastreuse à tant d'autres égards, fit progresser la technique et fut favorable à l'essor de l'industrie automobile.

La paix revenue, les besoins en automobiles furent considérables en Europe. Reconverties, les usines d'Europe, à leur tour, examinèrent les modèles américains et les moyens de les produire.



Le « taxi de la Marne » qui est exposé aux Invalides. C'est un de ces 700 taxis parisiens qui, chargés chacun de cinq hommes, assurèrent le transport rapide de plusieurs milliers de blessés qui furent soignés dans les ambulances de l'armée Maunoury à Nanterre-le-Haut pendant la bataille de la Marne.



Louis RENAULT 1877-1945



Le 2000 de la Victoria. Il va être suivi par deux autres Renault pendant l'Arc de Triomphe. (Photo d'illustration au 20e de la guerre.)

Le salon de Paris de 1919 marqua le réveil de l'Europe, et en particulier un immense effort des constructeurs Français pour combler leur retard.

Apparaît alors André Citroën avec sa connaissance des méthodes américaines de production en série et des techniques expérimentales d'avant garde, ainsi que des moyens publicitaires jusque là inconnus et efficaces.

C'est l'homme qui a révolutionné l'industrie automobile, qui à presque tout inventé dans les domaines s'y rapportant. Sans lui, l'automobile actuelle ne serait pas ce qu'elle est.

En 1929, il fabriquait 100 000 véhicules, parallèlement les Etats Unis sortaient 479 488 voitures et 82 000 camions, l'ère automobile est lancée, rien ne l'arrêtera.

C'est un objet de liberté, de déplacement, de découverte d'autres paysages, d'autres civilisations, un produit industriel qui assure une richesse économique.



André CITROEN 1878-1935

L'histoire retiendra que :

- L'Allemagne fut le géniteur de l'Automobile.
- La France l'a mise au monde, elle en fut son berceau, l'éleva. Ce fut sa première patrie.
- La Grande-Bretagne l'éduqua,
- L'Amérique la démocratisa, et lui donna sa véritable place dans le monde.

C'est cette formidable épopée de l'Europe de l'automobile que le visiteur peut découvrir, ainsi que des expositions périphériques concernant la fabrication et la conception de l'automobile, en visitant les divers lieux de transmission de la mémoire affiliés au réseau "Auto-locomotion-passion" de sites en musées.

Pierre Dinier.

Crédit photos : l'illustration : Histoire de la locomotion terrestre

[Retour](#)