

Panhard et Levassor

Claude-Alain Sarre

Docteur ès lettres

Dans cet ouvrage, l'aventure de René Panhard et d'Emile Levassor tient une place exemplaire : voici deux hommes qui se sont connus à l'Ecole Centrale et qui ont commencé – chacun de leur côté – une carrière d'ingénieur, avant de s'associer et de diriger une entreprise parisienne dont ils vont réussir à faire le premier constructeur d'automobiles de série au monde, premier par les dates, premier par les volumes jusqu'en 1900¹.

Premières rencontres

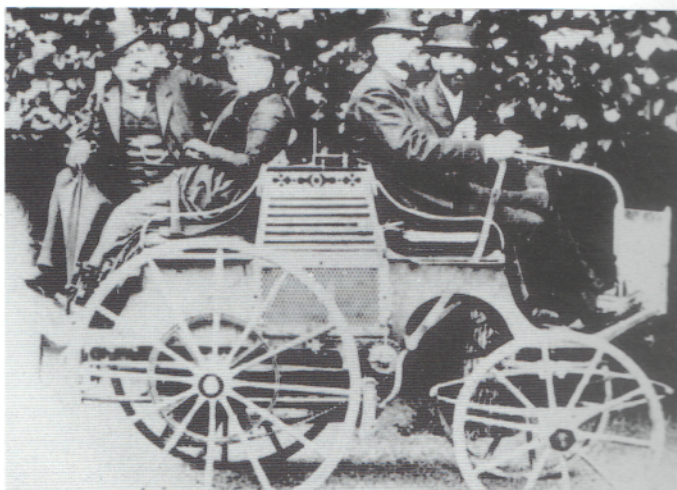
Les racines de René Panhard – du breton *Penhart*, tête dure – sont bretonnes. Vers 1789, son grand-père, François René Panhard, quitte Nantes pour venir à Paris où il crée une affaire de sellier-carrossier rue du Chemin-Vert, puis 22, rue Bergère ; là, il construit, il vend, il loue des « voitures de toutes espèces, neuves et d'occasion ». Le père de René, Adrien, développe l'affaire familiale, et bâtit une fortune dont ses trois fils héritent à sa mort en 1857.

René Panhard est l'aîné de ces orphelins. En 1861, à 20 ans, il est reçu à l'Ecole Centrale, où il fait une rencontre, décisive pour lui, pour Paris, pour l'industrie automobile : celle d'Emile Levassor, fils de cultivateur, élève brillant, entré lui aussi en 1861. Au début, les chemins des deux camarades d'école vont diverger : Emile Levassor fait ses premières armes dans la métallurgie, chez John Cockerill en Belgique, puis, en 1868, il rentre en France pour diriger les forges Durenne à Courbevoie.

De son côté, René Panhard peut, grâce à la fortune héritée de son père, acheter en 1867, pour 200 000 f, 50 % de la belle affaire créée par Jean-Louis Périn : cet autodidacte, ouvrier puis artisan du bois, fabrique, avec des aciers de haute qualité, des machines à bois et des scies à ruban et il emploie, au faubourg Saint-Antoine, une centaine de personnes. Inventeur de procédés nouveaux, metteur au point, patron exigeant, Périn a déposé des brevets et reçu des médailles d'or aux Expositions universelles de Paris en 1855 et 1867, de Londres en 1862 ; il a même accueilli, en 1860, un stagiaire allemand plein d'avenir, que nous reverrons bientôt : Gottlieb Daimler.

Des moteurs avenue d'Ivry

Fin 1872, Panhard demande à son ami Levassor de le rejoindre comme troisième associé et de prendre la direction opérationnelle de l'affaire. Dès 1873, on quitte les vieux ateliers incommodes pour s'installer sur de vastes terrains achetés à Deschard, constructeur de ponts, aux 17 et 19, avenue d'Ivry et sur le boulevard Masséna.



Premier « dog-cart » : à l'avant, Emile Levassor et Emile Mayade, à l'arrière, Louise Levassor et René Panhard



« Deux places » avec petits sièges arrière, conduite par le baron de Zuylen, 1899



« Quatre places », 24 cv, 1^{ère} automitrailleuse, Panhard et Levassor, 1904

Dans des bâtiments tout neufs, Emile Levassor va ajouter, à partir de 1875, à la fabrication des scies à ruban et des machines à bois une toute nouvelle production, promise à un avenir extraordinaire. Grâce à un ingénieur belge rencontré chez Cockerill, Edouard Sarrazin, il construit, avenue d'Ivry, des moteurs à gaz, sous les brevets de la firme Otto et Langen, d'une puissance allant d'1/4 de cheval à 3 chevaux. Il ne s'agit encore que de moteurs fixes, statiques, destinés à fournir à des machines d'atelier la force motrice nécessaire. Les huit moteurs produits en 1876 deviennent 202 en 1880, 380 en 1881 : cette innovation technique est un premier succès, très encourageant.

Une nouvelle phase approche. Gottlieb Daimler, l'ancien stagiaire de Périn, devenu directeur général de la firme Deutz qui a succédé à Otto et Langen, s'installe à son compte en 1882. Avec l'aide de son ami Maybach, il va créer une nouvelle génération de moteurs, non plus à gaz, mais à essence de pétrole, plus légers, moins encombrants. De plus, en utilisant, selon les bonnes recettes de Périn, des aciers de haute qualité, Daimler et Maybach obtiennent des usinages plus précis, des gains de poids importants, des vitesses de rotation bien plus grandes : fin 1883, leur premier prototype tourne à 900 tours/minute, contre les 200 tours/minute des moteurs Otto.

A Paris, la mort de Jean-Louis Périn en 1886 amène la création de la Société Panhard et Levassor : appuyée sur ses acquis techniques, dirigée par Emile Levassor avec le soutien fidèle de son ami René Panhard, disposant d'un personnel au savoir-faire réputé et d'un outil de production moderne, la jeune société est prête à relever de nouveaux défis.

1889 : Exposition universelle

Les années 1880 connaissent un foisonnement de progrès, et voient se multiplier les tentatives de poser des moteurs sur des véhicules expérimentaux. Delamarre-Deboutteville met deux moteurs à essence sur un châssis qui casse ; Karl Benz fait rouler, avec des moteurs à pétrole de 3, 4 ou 8 chevaux quelques voitures prototypes qu'Emile Levassor trouvent « fragiles et mal finies » ; Gottlieb Daimler met son moteur de 264 cm³ sur un bicycle tout-terrain, puis une version 462 cm³ sur une Victoria qui fait quelques parcours, mais il croit plus à l'avenir de tramways ou de bateaux à moteur que d'automobiles. C'est à Paris, à l'occasion de l'Exposition universelle ouverte le 6 mai 1889, que tout va s'accélérer, grâce à de nombreux efforts. Daimler présente ses moteurs sur un tramway au Cours la Reine et sur deux bateaux qui vont de la Tour Eiffel à Saint-Cloud, Panhard et Levassor expose sur son stand un moteur sous licence Daimler, on voit aussi un tricycle Léon Serpollet avec un moteur à vapeur préparé en liaison avec Armand Peugeot.

L'année suivante, l'avenue d'Ivry voit de nouveaux progrès : on fabrique et on livre dix moteurs à essence 2-cylindres en V,

d'une cylindrée de 621 ou 921 cm³. L'un d'entre eux est vendu à Armand Peugeot qui le met sur un quadricycle, mais la grande nouveauté, c'est la mise au point d'une voiture Panhard et Levassor, un dog-cart équipé d'un moteur central, transportant quatre passagers assis dos à dos. On voit bien, en détaillant ce prototype, que la supériorité de la firme de l'avenue d'Ivry s'appuie sur la conjonction heureuse des trois techniques : maîtrise du travail du bois (les roues), du métal (recours à des aciers de qualité, châssis, carrosserie), mécanique et moteurs (sous licence Daimler).

1891 consacre ces succès. Après un essai routier réussi en août de Paris à Etretat, Emile Levassor peut écrire fièrement à Armand Peugeot et à Gottlieb Daimler : « La voiture a fait sur ses deux jours 225 km. Le but qu'on se proposait d'arriver le lendemain à Etretat a été atteint ». Mission accomplie ! On peut livrer à la clientèle des véhicules fiables.

Première série mondiale

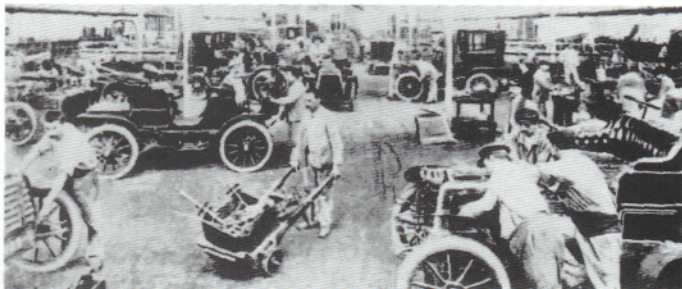
Après quelques modifications, la société Panhard et Levassor livre à des clients français, du 30 octobre au 4 décembre 1891, six exemplaires de la première série automobile au monde, sobrement décrits par un catalogue, et le facturier : « Voiture à 2 places, roues en bois, mue par moteur à pétrole n° x. Net : 3.500 F. »

Fabriquer des automobiles et des moteurs en série, c'est désormais possible. Jusqu'en avril 1897, l'avenue d'Ivry va produire près de 750 moteurs : 311 voitures, 412 moteurs seuls et 18 bateaux à moteur. Pour consolider ces succès, il faut créer un marché nouveau, et trois dates vont jaloner cette conquête.

A l'automne 1892, Hippolyte Panhard, fils de René, invente le tourisme automobile, de Paris à Nice et retour. En juillet 1894, 19 voitures vont de Paris à Rouen, et le premier prix est partagé entre quatre Panhard et Levassor et quatre Peugeot. Enfin, en juin 1895, la première course automobile au monde réunit 19 voitures pour aller de Paris à Bordeaux et retour, et c'est Emile Levassor qui revient le premier à Paris, à la moyenne de 24,6 km/h, cinq heures avant le second. Sur les sept premières voitures, on trouve trois Panhard et Levassor et trois Peugeot, toutes équipées des moteurs fabriqués avenue d'Ivry, sous licence Daimler. Le retentissement de cette course, de la victoire de Panhard et Levassor immortalisée par un beau monument toujours présent à la Porte Maillot, est énorme : cette fois, chacun l'a compris, on est entré dans un monde nouveau, celui de l'automobile.

1897-1915

Emile Levassor meurt le 14 avril 1897, et le chef d'atelier Varlet lui rend, au nom du personnel, un hommage ému et émouvant : « Nous vous attribuons la plus large part dans les succès obtenus par votre Maison. Vous étiez fort. Vous étiez le



*L'atelier d'assemblage final de l'avenue d'Ivry, vers 1904.
La production est alors en moyenne de cinq véhicules par jour*

travailleur. Vous étiez l'honneur. Vous vouliez le bien. Vous étiez notre orgueil ». A côté de René Panhard, les nouveaux dirigeants de l'avenue d'Ivry vont être le commandant Arthur Krebs, Saint-Cyrien et ingénieur de haut niveau (il a aidé Gustave Zédé à mettre au point le premier sous-marin, le Gymnote), assisté de son beau-frère, Charles de Fréminville, sorti de l'Ecole Centrale en 1878 (ardent propagandiste, dans les années 1920/1930, de la méthode Taylor) : tous deux resteront aux commandes près de 20 ans, jusqu'à l'hiver 1915. Les premières années vont prolonger les succès



Monument porte Maillot immortalisant la victoire d'Emile Levassor de la course Paris-Bordeaux-Paris en juin 1895

NOTE

1. C.-A. Sarre, *Les Panhard et Levassor, une aventure*

collective, Boulogne, E.T.A.I., Boulogne-Billancourt,

2000.

initiaux. Le nombre de voitures produites avenue d'Ivry continue d'augmenter : 336 en 1898, 447 en 1899, 535 en 1900. En 1900, Panhard et Levassor est toujours le premier constructeur au monde : Peugeot ne livre que 500 voitures et Renault 179 ; quant à Citroën, Fiat, Mercedes, aux Américains, Anglais ou Japonais, ils ne sont pas encore nés ou ils sont très loin derrière.

En 1902, Krebs crée un atelier d'apprentis, réservé aux fils d'ouvriers de la Société. Cependant, avec une production de deux ou trois voitures par jour – avec dix ou douze types de carrosserie et quatre moteurs – les méthodes de travail restent artisanales, comme le montrent des vues de l'atelier d'assemblage final de l'avenue d'Ivry. Certes, Arthur Krebs est un grand innovateur, qui dépose brevet sur brevet, met au point un carburateur à réglage automatique, un nouveau moteur, le Centaure, un autre, sans soupapes, crée et anime un Bureau d'études et un « atelier des expériences ». Certes, les effectifs augmentent vite : en 1912, il y a, dans les ateliers et les bureaux de l'avenue d'Ivry, 1 526 personnes – dont 258 encore pour les machines à bois –, auxquelles il faut ajouter les 600 personnes de l'usine annexe créée en 1904 à Reims, soit un total supérieur à 2 000. Certes, enfin, les résultats financiers sont excellents, et les bénéfices nets de l'ordre de 30 % du chiffre d'affaires, malgré l'amortissement, dès la première année, de tout investissement.

Mais, Panhard et Levassor rate le virage décisif, puisque son Conseil d'administration ne croit pas à la « petite voiture légère », qui commence à faire les beaux jours des concurrents. En 1913, on ne sort que 2 100 voitures et ce n'est que le 24 juillet 1914 qu'Arthur Krebs obtient enfin le feu vert, qu'il demande depuis 1897, pour le lancement d'une petite Panhard. Hélas ! huit jours plus tard, c'est la guerre : la voiture légère devra attendre 1946, après la Seconde Guerre mondiale.

La Grande Guerre

En 1914-1918, l'outil moderne de production de l'avenue d'Ivry va être utilisé pour la fabrication de camions, d'automitrailleuses – dès 1904, Panhard et Levassor en a mis au point un prototype – et, surtout, d'obus grâce à un personnel devenu, dans sa grande majorité, féminin, puisque les hommes se battent au front.

Au-delà, c'est une autre maison, avec d'autres dirigeants et d'autres gammes de véhicules, qui prendra la suite de la glorieuse époque.

René Panhard et Emile Levassor ont disparu en 1897 et en 1908, mais ces deux Centraliens, camarades puis partenaires associés, ont, grâce à leurs talents complémentaires, marqué durablement Paris et une industrie automobile dont ils ont été les vaillants pionniers.