

Schéma général d'implantation de l'usine Lorraine-Dietrich d'Argenteuil, paru dans la France Automobile de juillet 1908. (La France Automobile et Aérienne).

Lorraine-Dietrich 2-Argenteuil

(1907-1914)

Par Gérard Hartmann

08. Argenteuil. — Usines Lorraine Diétrich



Nouvelle usine Lorraine-Dietrich d'Argenteuil, 1908. (Coll. J. Lh rault).



Hall d'entrée du bâtiment administratif de l'usine Lorraine-Dietrich d'Argenteuil,  t  1908. (LFA).

L'usine d'Argenteuil

Sur un terrain de 125 000 m² de peu de valeur – c'était un marais au XVIII^e siècle - acquis en 1905, les de Dietrich ont fait ériger très rapidement en 1906 (déboisement, terrassement, murs) et 1907 (couvertures, sols, machines-outils) une immense usine rue de Saint-Germain à Argenteuil (alors en Seine-et-Oise, actuellement Val-d'Oise). Le but est de tenir une place sur le marché français, Paris étant alors la capitale du monde automobile et des affaires s'y rapportant. La nouvelle usine se trouve à proximité des centres ouvriers de Bezons, Puteaux, Courbevoie, Saint-Denis, desservis par le train depuis la gare Saint-Lazare, la ligne de tramway électrique de la Porte Maillot à Bezons, et des autobus venant d'Argenteuil centre-ville.

Détail surprenant la presse lors de la présentation générale à l'ouverture fin 1907, vestiaires et lavabos pour les ouvriers prennent place dans un grand bâtiment le long de la route de Bezons, à côté du garage à automobiles et des bicyclettes (p. 5). L'usine est l'une des plus grandes en France, elle peut rivaliser avec de Dion-Bouton (Puteaux), Clément-Bayard (Levallois) Delaunay-Belleville (Saint-Denis).

Le bâtiment de l'administration est central, au milieu de la grande cour, composé d'un sous-sol (centrale électrique, laverie, magasin à pneus, local à papier et archives) d'un rez-de-chaussée (salle d'attente pour les clients et exposition des châssis) et d'un étage. Son hall d'entrée est vaste, il dessert à l'étage les services d'administration, le secrétariat, le bureau des vendeurs, le bureau d'études - doté de classeurs et de machines à additionner notent les observateurs invités - peut accueillir une trentaine de dessinateurs, et se trouve à proximité l'atelier de photographie.

Les ateliers de construction tout autour sont vastes et bien éclairés par des lampes à réflexion, et chauffés. Chaque atelier comporte des W.C. et l'ensemble des ouvriers de l'usine dispose d'un service sanitaire en cas d'accident.

Les pièces primaires, fondues et forgées à l'extérieur (en 1907 elles proviennent de Lunéville, de Seine-et-Oise en 1908) sont contrôlées et usinées suivant un chemin logique. Les pièces reconnues bonnes sont marquées de leur numéro de pièce entouré d'un cercle indiquant le numéro du vérificateur¹. Sorti de l'atelier de rivetage, un châssis, muni de ses roues, reçoit successivement le changement de vitesse, la direction, les tiges et leviers de commande, les pédales, les réservoirs, le moteur, la tuyauterie, le pot d'échappement.

Répetons-le, l'usine d'Argenteuil est l'une des plus grandes de France en 1908, avec celles d'Adolphe Clément à Levallois-Perret (1904, montage) et Mézières (1896, pièces primaires), des frères Peugeot à Valentigney (1896) et Audincourt (1904, agrandie plusieurs fois), l'usine Panhard-Levassor de Paris Quai d'Ivry (1886, agrandie plusieurs fois), Delaunay-Belleville à Saint-Denis (1904), et l'usine de Dion-Bouton de Puteaux (1883, modifiée plusieurs fois). L'idée est de produire 500 voitures par an avec 400 ouvriers.

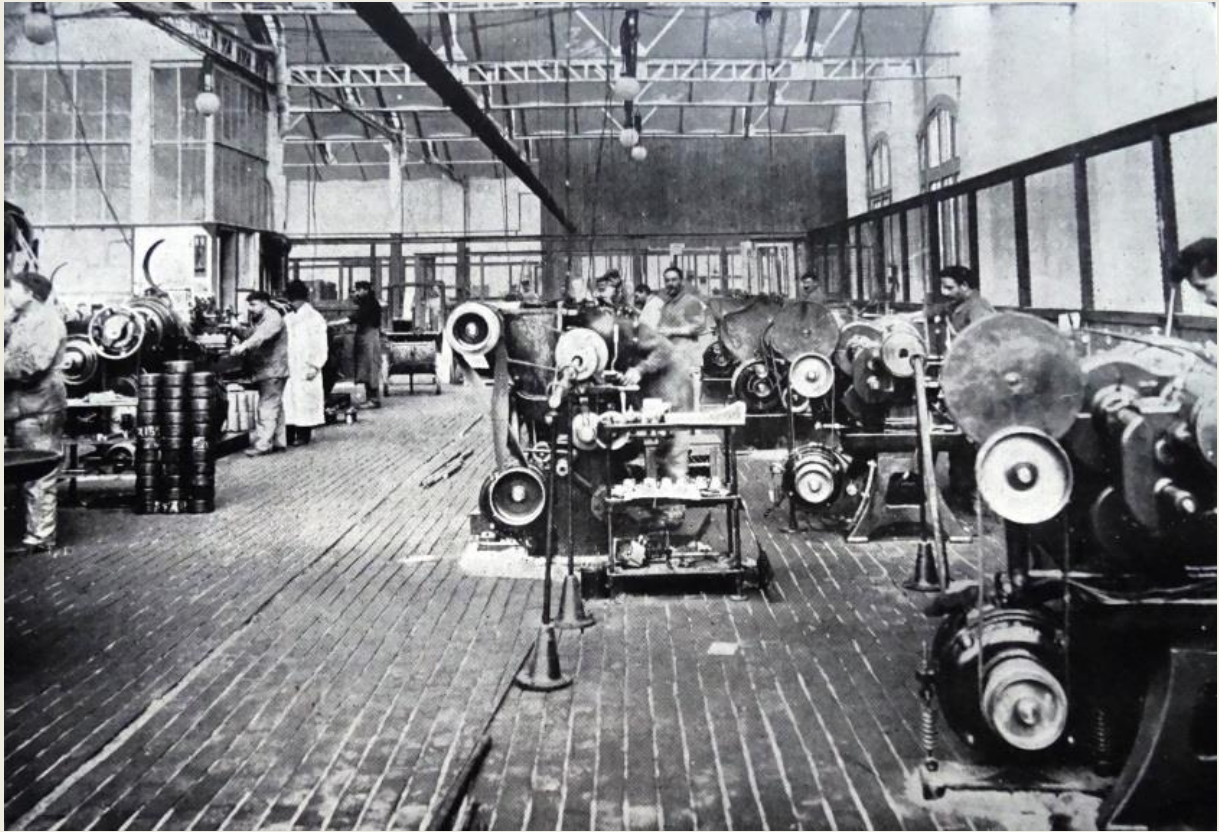
Elevés sur un plancher de briques sur un lit bétonné, les ateliers mesurent 168 mètres de long sur 60 mètres de large et leur conception en ligne permet un agrandissement vers le nord du site. Son concepteur est M. Turcat, avec M. Nicolas, l'architecte des bâtiments, M. Leyrit qui a conçu les ateliers et la disposition des machines-outils, enfin M. Bruder, l'électricien, responsable de la force et de l'éclairage.

L'installation électrique est remarquable. Depuis une salle des machines avec groupes électrogènes est distribuée par des goulottes au plafond des sous-sols l'électricité nécessaire aux machines-outils. Fini les arbres de force et les poulies au plafond. Le calme et le silence sont de rigueur. Le courant triphasé est distribué partout, avec des coupe-circuits fusibles par machine-outil qui peut donc fonctionner seule alors que les autres sont arrêtées.

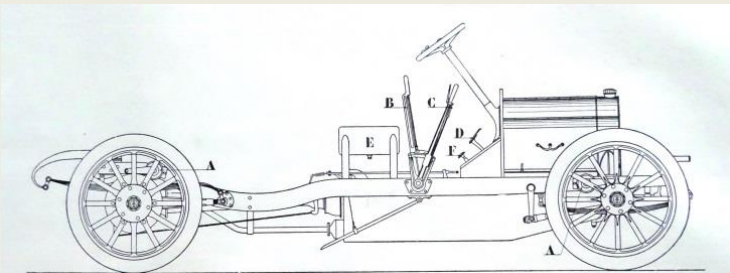


L'un des nombreux fourgons Lorraine-Dietrich apportant le ravitaillement aux 400 000 hommes de troupe lors des Grandes manœuvres du Sud-Ouest en 1907. (LFA).

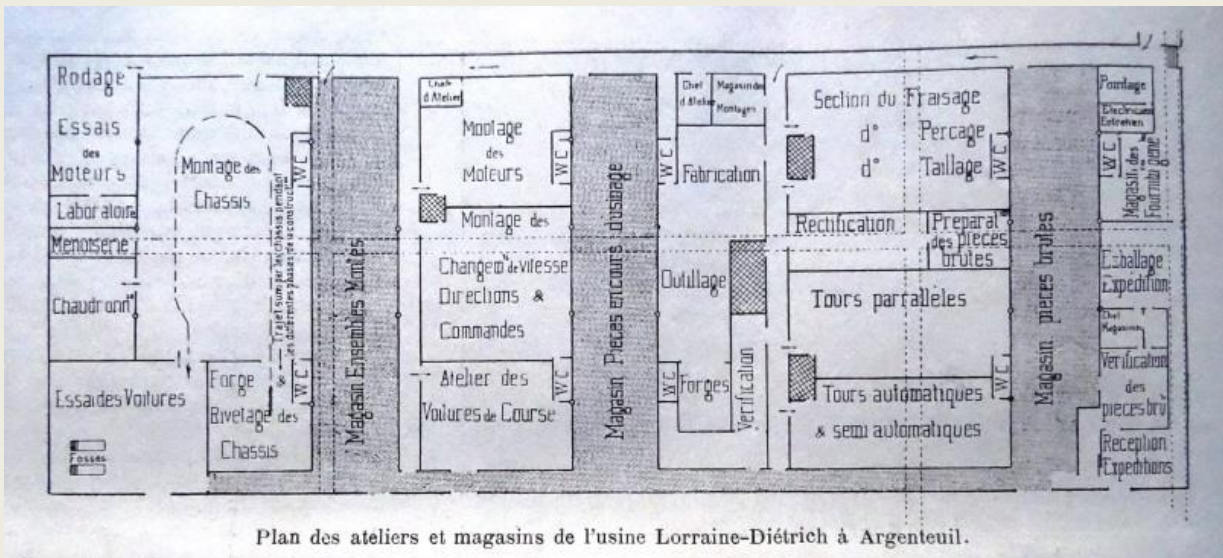
1. Détail particulièrement intéressant, car un siècle plus tard, sur le même site, appartenant à Dassault-Aviation, on procède de même pour la construction des fuselages des Mirage 2000 et du Rafale.



Atelier des tours automatiques de l'usine Lorraine-Dietrich d'Argenteuil, 1908. Le sol est constitué de pavés de bois sur sable à lapins montés debout pour limiter la propagation des vibrations d'une machine-outil aux autres. (LFAA).

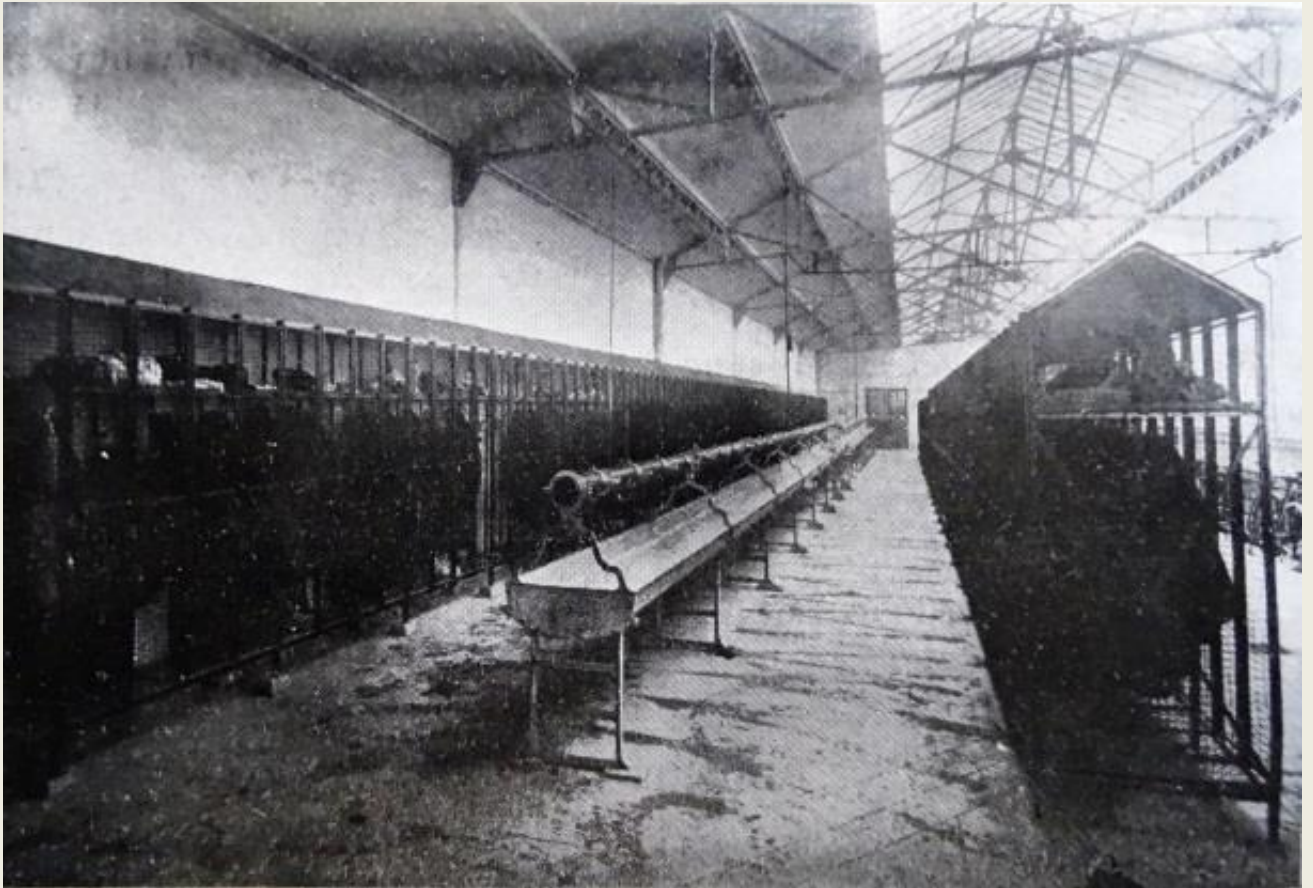


Le nouveau châssis Lorraine-Dietrich type 1908, avec une boîte-pont type Renault. (LFA).

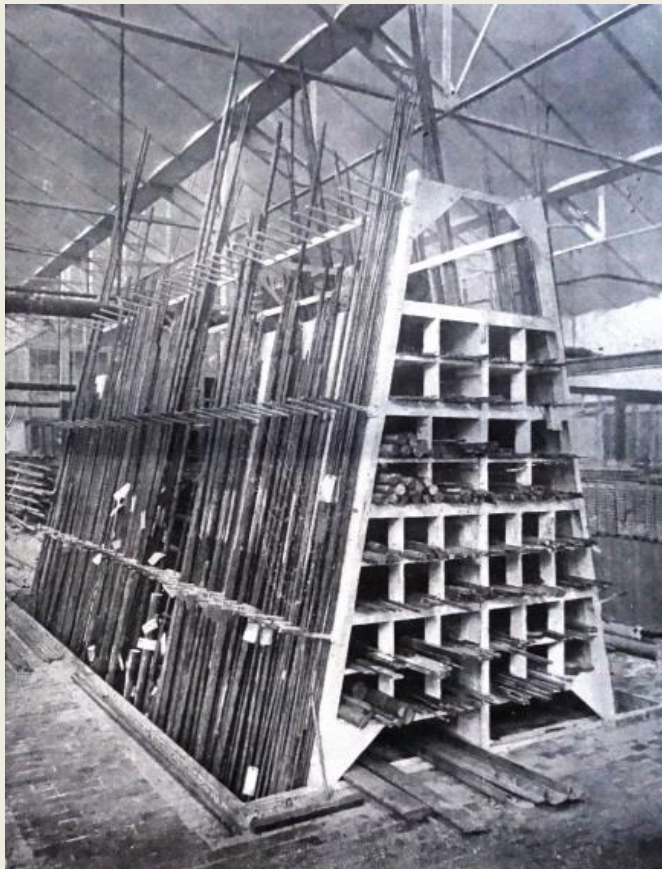


Plan des ateliers et magasins de l'usine Lorraine-Diétrich à Argenteuil.

Plan de l'usine Lorraine-Dietrich d'Argenteuil, 1908. (LFA).



Vestiaires des ouvriers et lavabos du bâtiment nord de l'usine Lorraine-Dietrich d'Argenteuil, 1908. (LFA).



Production 1908-1914

Les premières automobiles (toujours sous licence Turcat-Méry) portant la marque Lorraine-Dietrich et frappées de la croix de Lorraine sortent de l'usine d'Argenteuil en janvier 1908. En avril 1908, la firme crée une succursale en Angleterre, les voitures sont assemblées chez Ariel à Birmingham (Midlands) seconde ville d'Angleterre après Londres. La production française étant largement inférieure à la demande, les prix de ces premières automobiles restent élevés (tableau).

Puissance	Nb cylindres	Alésage Course en mm	Allumage	Transmission	Vitesses	Prix du châssis nu
12	2	80/120	Magnéto haute tension	Cardan	3	6 000 F
15	4	90/120	Magnéto haute tension	Cardan	4	12 000
20	4	110/130	Magnéto haute tension	Chaînes	4	14 500
30	4	120/140	Magnéto haute tension	Chaînes	4	17 000
40	4	130/150	Magnéto haute tension	Chaînes	4	20 000
60	4	146/180	Magnéto haute tension	Chaînes	4	24 000
70	4	130/150	Magnéto haute tension	Chaînes	4	26 000

Gamme des voiturettes et voitures Lorraine-Dietrich en France en 1908. (L'Auto).

L'usine d'Argenteuil ne fabrique que des châssis nus, aussi le client doit-il encore aller chez un carrossier, un sellier et éventuellement s'il veut rouler la nuit, ce qui se pratique peu en 1908, acheter des phares à l'extérieur, chez Blériot par exemple. Une voiturette sur le marché français coûte plus de 5 000 francs et une 20 ch plus de 10 000 francs. Par ailleurs, l'usine produit des voitures de livraison, des camions, et même des véhicules de transport de charge à six roues (voir photo) !

Entre 1908 et 1914, les automobiles Lorraine-Dietrich se vendent bien et la société prospère. Les marseillais Turcat et Méry prennent leur indépendance en 1911, et produisent sous leur marque, mais les résultats et les bénéfices augmentent chaque année. Fait notable, la firme crée en 1911 à Argenteuil une mutuelle ouvrière, l'une des toutes premières en France ; ce n'est pas tout, le 16 septembre 1913 naît une coopérative ouvrière puis est inaugurée avant la guerre une cité ouvrière pour y loger le personnel.

Le sport et l'argent

En 1908, après trois années d'investissements intenses et d'efforts, le sport automobile est en crise. Chez Lorraine-Dietrich aussi. Chaque écurie

d'usine doit dépenser 400 000 ou 500 000 francs pour aligner trois voitures dans un Grand Prix, mais les retours sont trop faibles. L'argent est inégalement réparti et les frais sont presque toujours à la charge des industriels ou des journaux qui organisent les épreuves (Cf *Le Matin*, *L'Excelsior*). Les industriels français, depuis 1896, ont fait de lourds investissements, la France est devenue le premier pays producteur d'automobiles au monde et faire connaître la marque par le sport est moins important que développer le réseau commercial (dotations des concessionnaires en voitures pour essais, publicité, participations à des expositions en France et à l'étranger).

C'est sans doute la raison pour laquelle, entre 1908 et 1914, les modèles se figent et les progrès techniques, constants depuis le début du siècle, semblent stoppés.

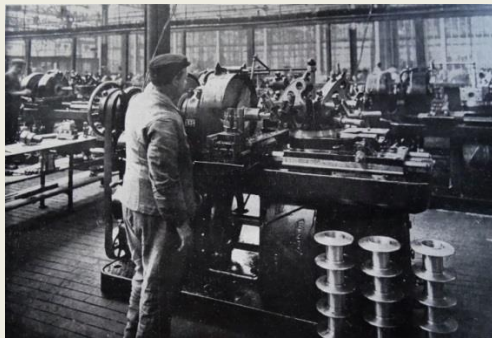
L'argent du sport n'a pas la même valeur dans tous les sports. Le fameux coureur cycliste Petit-Breton, en remportant le Tour de France en 1908 (il a parcouru 5 000 kilomètres en 27 jours!) empoche 20 000 francs, « une petite fortune » titrent les quotidiens de l'époque. Le Grand Prix de l'Automobile-Club de France (770 km) disputé en quelques jours, rapporte à l'écurie Mercédès 200 000 francs, soit environ un million et demi d'euros actuels. Dans le même temps, la Grand Prix de Paris (hippisme) rapporte au propriétaire du cheval vainqueur (en l'occurrence le riche milliardaire américain Vanderbilt) 800 000 francs pour une course d'à peine trois minutes! Plus étonnant encore, les meetings aériens annoncés – et donc financés – en 1908 vont rapporter aux concurrents plus de deux millions de francs ! Le sport est devenu fou par l'argent qu'il draine et l'automobile n'en est plus la vedette.

L'engagement de Lorraine-Dietrich en compétition prend l'aspect d'un quasi-retrait. La Coupe Vanderbilt n'est pas disputée en 1907 et son retour en 1908 annonce son déclin. La Coupe Fiorio bat de l'aile, comme de nombreuses autres compétitions. Entre 1909 et 1912, le Grand Prix de l'Automobile-Club de France, épreuve phare de l'année, n'est plus organisé, l'épreuve est suspendue, les spectateurs désertent les courses automobiles au profit des meetings aériens ! Quand le sport automobile reprend ses droits et retrouve son public en 1912-1913, les règlements édictés par les institutions régissant le sport sont si nationalistes et restrictives – pour les autres – que les épreuves internationales sont minoritaires, rendues totalement inintéressantes et finissent par disparaître des calendriers. La Grand Guerre met fin à toutes les volontés de reprise.

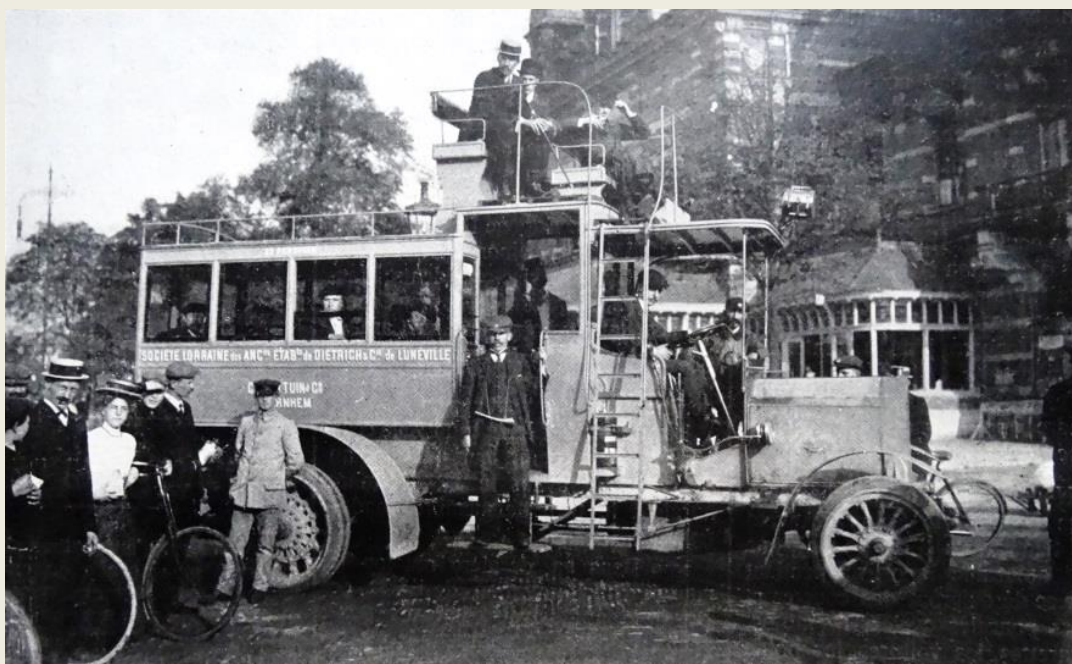
Un autre destin attend les constructeurs Lorraine-Dietrich, la production de moteurs d'automobiles : la fabrication d'obus, et, chez d'aviation.



Atelier de fraisage, de perçage et d'alésage, 1908. (LFAA)



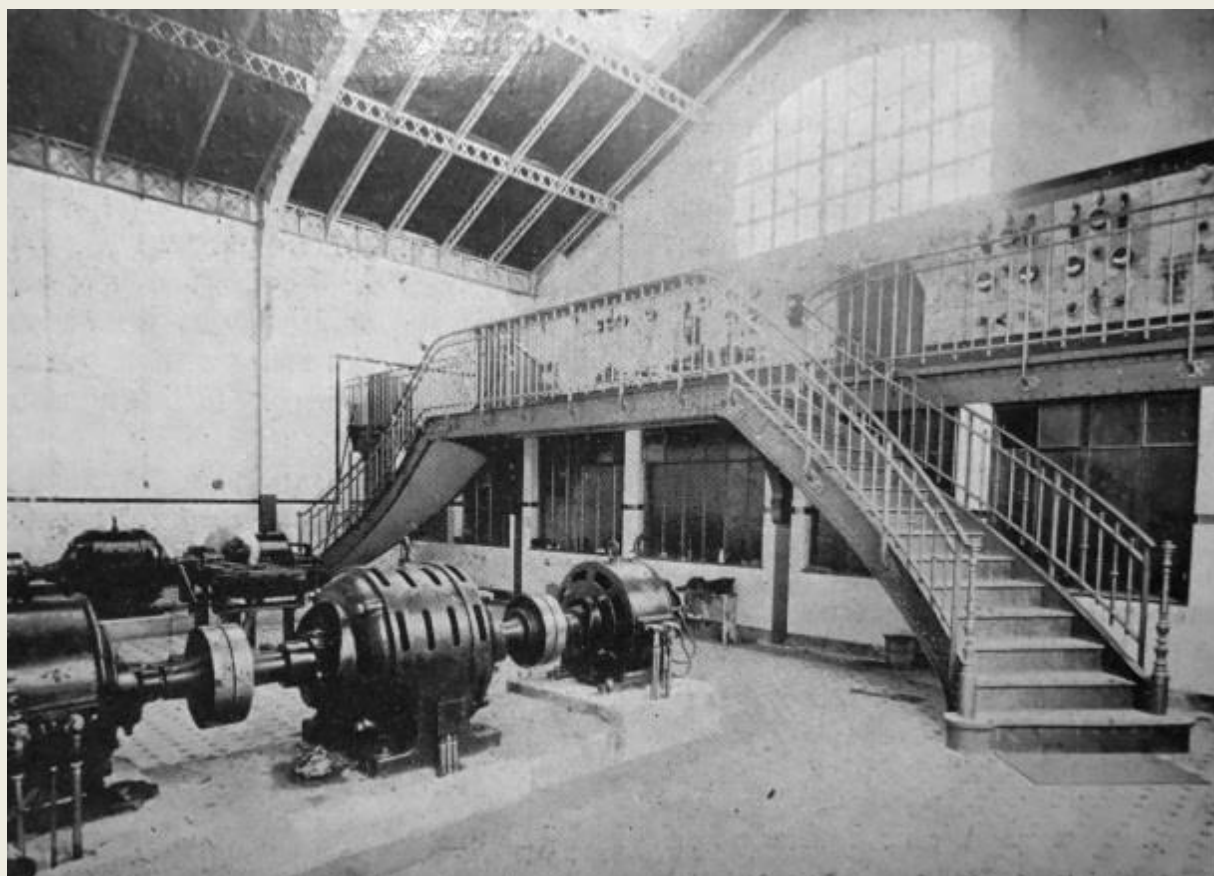
Un tour automatique dans l'usine Lorraine-Dietrich d'Argenteuil, en 1908. (LFAA).



Omnibus Lorraine-Dietrich en service dans les rues d'Anheim, 1908. (LFAA).



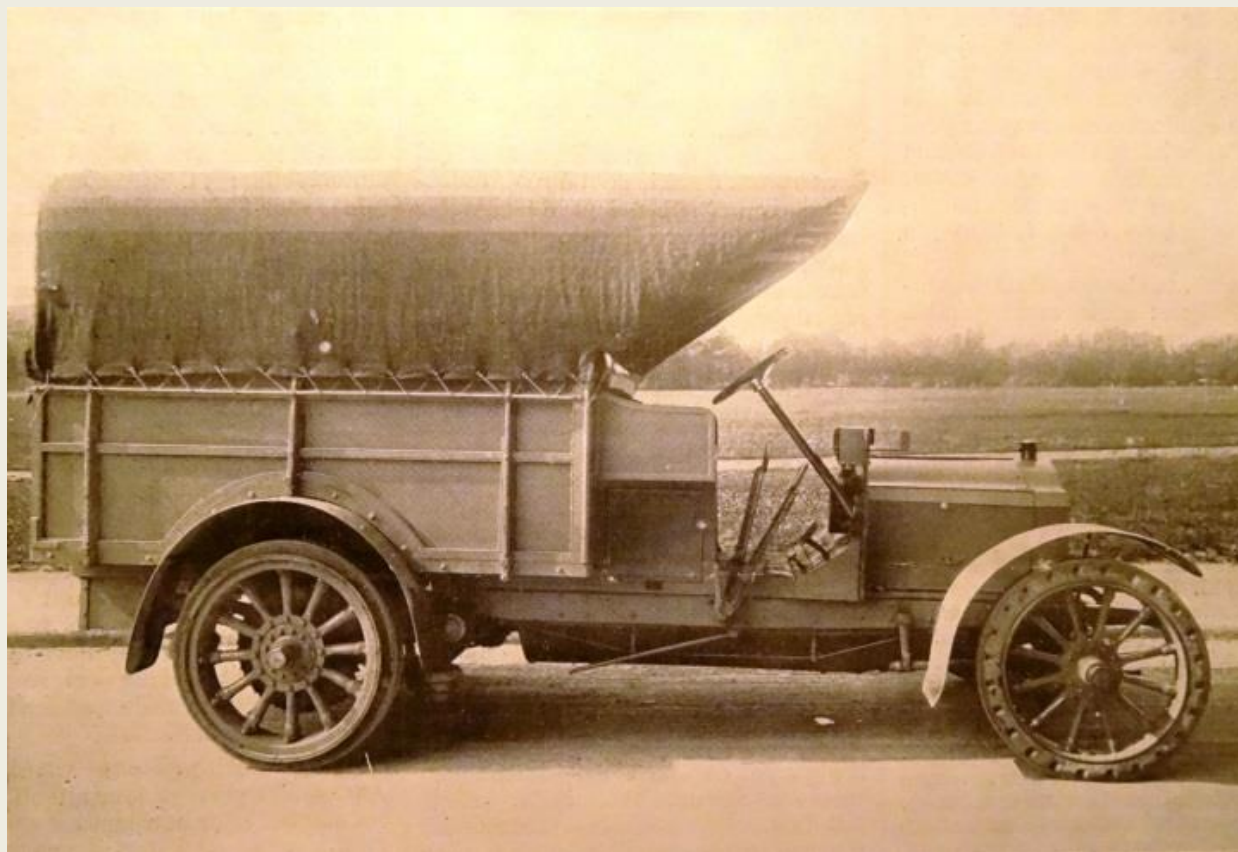
Atelier de vérification des pièces fabriquées à l'usine d'Argenteuil, 1908. (LFAA).



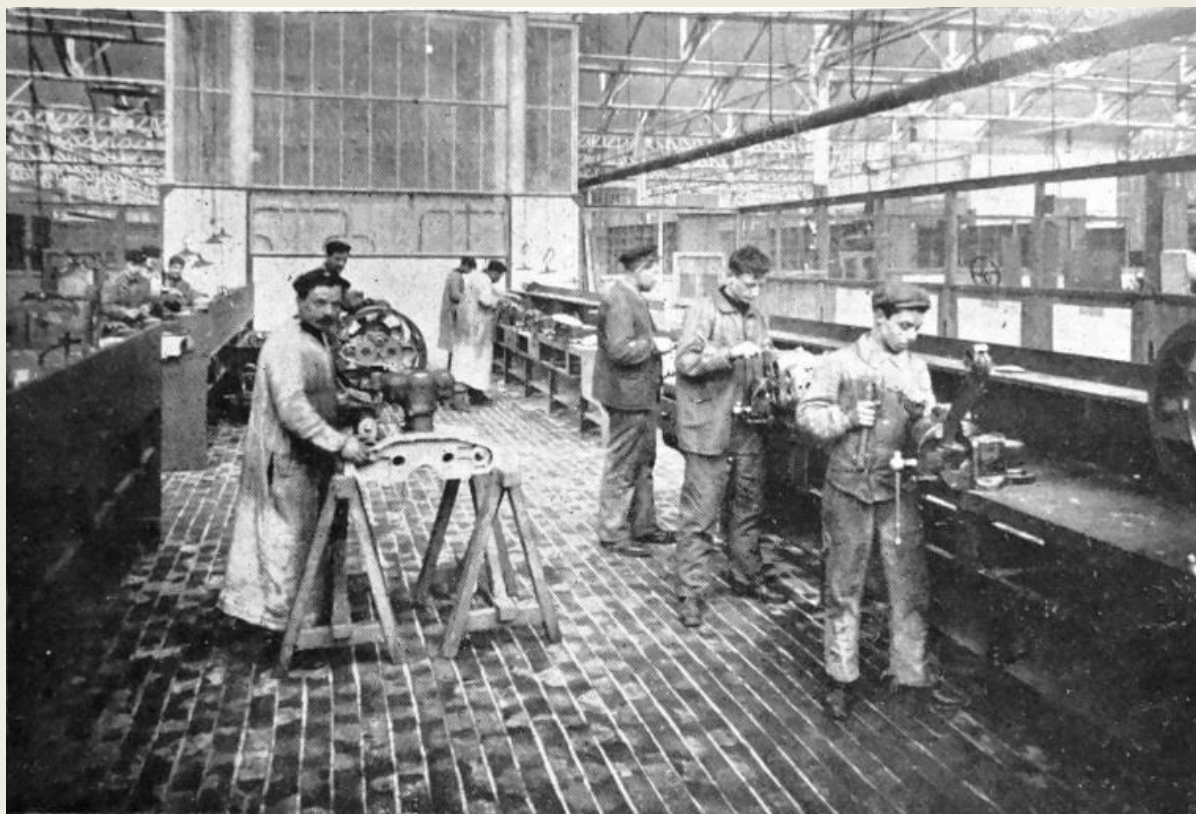
Usine Lorraine-Dietrich d'Argenteuil, centrale électrique, 1908. (LFAA).



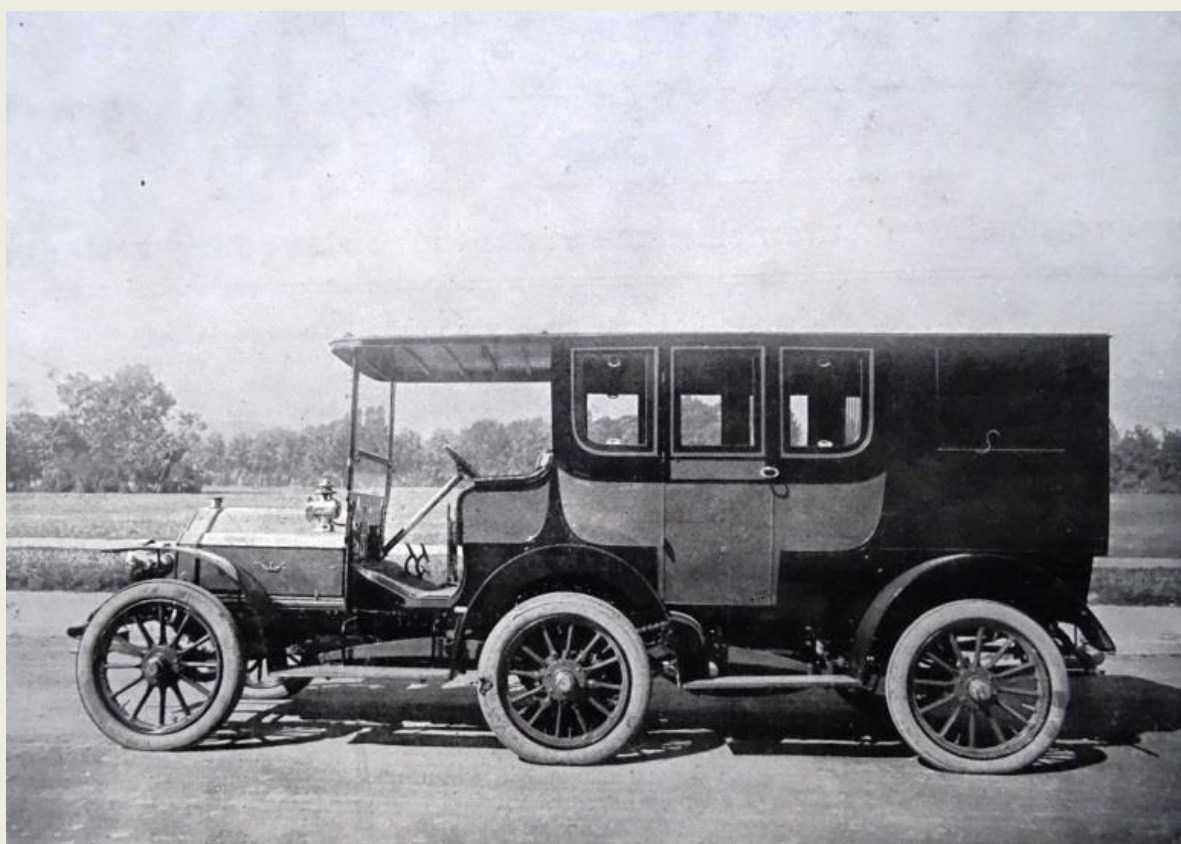
Voiture de tourisme Lorraine-Dietrich type 1910. (Coll. J Lhérault).



Camion Lorraine-Dietrich utilisé pour transporter le ravitaillement des 500 000 hommes aux grandes manœuvres militaires. (Coll. J Lhéroult).



Usine Lorraine-Dietrich d'Argenteuil, atelier de montage des moteurs. (LFAA).



Omnibus d'hôtel Lorraine-Dietrich à six roues, 1908. (LFAA).



Camion Lorraine-Dietrich transportant du matériel agricole, 1908. (LFAA).

