



Voiture Clément-Bayard sous le hangar à dirigeables de la Motte-Breuil (Oise), 1912. (Collection André Carcenac).

Clément-Bayard, sans peur et sans reproche

par Gérard Hartmann

Adolphe Clément (1855-1928) est le plus surprenant des industriels français qui ont vécu sous la III^e République, honneur qu'il partage avec le marquis Albert de Dion (1856-1946), son contemporain.

Créateur de complexes sportifs, industriels et commerciaux d'importance, de deux usines remarquables à Mézières et à Levallois-Perret (plus grande usine de France en 1904), d'une société industrielle de cycles, automobiles et de matériel aéronautique sous la marque Clément-Bagard, c'est cependant le plus mal connu d'entre eux ¹.

Nom	Références
Albert de Dion	1 920 000
Louis Renault	2 630 000
Clément-Bagard (société)	528 000
Adolphe Clément et Gustave-Adolphe Clément et Adolphe Clément-Bagard	379

Le nom d'Adolphe Clément est moins connu que celui de son entreprise, et ne figure même pas dans le dictionnaire Larousse ! (situation le 6 juillet 2006).

Une enfance difficile

Gustave-Adolphe Clément - il oublie son premier prénom qui l'éloigne de ses ascendants paternels - naît le 22 septembre 1955 rue du Bourg à Pierrefonds dans l'Oise dans une famille de petits bourgeois. D'une fratrie de cinq, il est le second enfant de Léopold-Adolphe Clément et de Julie-Alexandrine Rousselle. Sa mère décède quand il a sept ans et son père, épicier marchand de nouveautés, se remarie et meurt deux ans plus tard. C'est sa belle-mère qui élève pendant sept ans les enfants Clément, puis elle épouse un instituteur. Adolphe Clément étudie à l'école primaire de Pierrefonds puis au collège de Villers-Cotterêts. Dès son plus jeune âge, il doit effectuer les besognes les plus humbles, à onze ans il livre les paquets de l'épicerie familiale. À treize, il déclare vouloir travailler le fer et devient l'apprenti d'un maréchal-ferrant.

La famille Clément habite aux pieds du château de Pierrefonds, une ruine aimée des visiteurs romantiques qui menace de s'effondrer sur toute la ville bâtie à ses pieds ². Durant toute son enfance, Adolphe Clément voit les chantiers ouverts aux portes de la ville, les compagnons tailleur de pierre œuvrer et les matériaux aller et venir, les murs de la forteresse s'élever. Fasciné par les forgerons et leur capacité de réaliser à la seule

force de la main une pièce compliquée à partir d'un lopin, il passe des heures à les voir marteler, forger. Ils parlent de leur formation durant leur vie sur le tour de France. Adolphe Clément vient de trouver un excellent prétexte pour quitter la maison : il veut faire le tour de France.



Maison natale d'Adolphe Clément à Pierrefonds, rue du Bourg, maintenant rue Clément-Bagard. (Photo de l'auteur)



Maison natale de Gustave-Adolphe Clément à Pierrefonds, rue du Bourg, maintenant rue Clément-Bagard. (idem).



Le château de Pierrefonds en 1855. (Musée du château).

1. Érigée quai Michelet à Levallois-Perret en 1903 sur les plans des architectes Lenveu, et Hermand, l'usine Clément-Bagard fut vendue à Citroën en 1921. Considérée comme un pur chef d'œuvre d'architecture industrielle, elle fut restituée par Citroën à la ville de Levallois en 1988, et démolie depuis pour faire place à des immeubles de rapport.
2. En 1837, Napoléon III ordonne sa restauration. Il choisit l'architecte Eugène Viollet-le-Duc (1814-1879) pour conduire les travaux qui vont durer de 1859 à 1884. Le grand architecte est assisté par son gendre, Maurice Ouradou, qui achèvera les travaux après la mort de son beau-père.

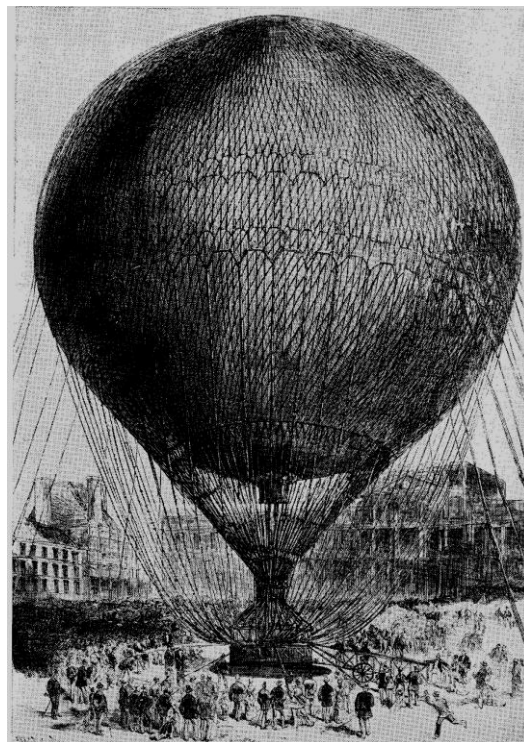
Le tour de France

Durant l'hiver 1871-1872, Adolphe Clément quitte le domicile familial de Pierrefonds et part à l'aventure sur le tour de France avec 30 francs en poche (environ 100 euros de 2006), tout ce qu'il a pu amasser en faisant des petits travaux pendant trois ans. À cette époque, la France est sillonnée de voitures à cheval, les fameux postillons, allant d'étape en relais. Excepté quelques lignes pionnières, le chemin de fer n'est encore qu'un projet. Il aurait aimé acheter un vélocipède, on en trouve dans le commerce, mais il n'en a pas les moyens³.

Le jeune Adolphe Clément vit grâce à son travail. Il paie son gîte et sa nourriture en effectuant toutes sortes de travaux à la forge, ferrer un cheval, réparer une pièce de fer. Il ne fait halte que dans les villes où se trouvent des forges et où les compagnons du tour de France sont reçus. Ses pérégrinations l'amènent à Paris en 1872, une capitale encore sous le choc de la guerre franco-prussienne puis à Orléans (Loiret). À Tours où il trouve un emploi, il fait la connaissance de Truffaut, grand constructeur de cycles parisien⁴. Il décide de réaliser une bicyclette. Son employeur lui fournit deux roues de charrette en bois et des axes de fer. Adolphe Clément réalise un cadre en fer, comme sur les vélocipèdes produits en France depuis deux ans.

Les premières courses cyclistes sont organisées par les casinos, les municipalités (villes d'eau), supportées par les producteurs de liqueurs et de vins. Lors du Paris - Rouen disputé quatre ans auparavant, pas moins de 203 participants ont pris le départ. Adolphe Clément s'engage à son tour dans les courses. Il a dix-huit ans. Truffaut lui prête une bicyclette en fer avec des pneus en caoutchouc plein. À Angers, il participe à l'épreuve cycliste Angers-Tours, et finit 6^e. Pour la première fois, les journaux mentionnent son nom. Il en tire une grande fierté.

Un jour dans les manufactures autour de la forge il entend parler des lois sur la « société anonyme » permettant à un inconnu sans fortune de démarrer une entreprise. Un autre jour, il entend parler des lois votées par la République protégeant les brevets d'invention. On cite que Pierre Lallement, inventeur de la bicyclette moderne avec pédalier, chaîne et transmission, a déposé pour cette invention un brevet et que l'État l'a protégé. Il se fait expliquer comment il faut procéder. Les anciens lui parlent de l'exposition industrielle organisée à Paris en 1867 et le succès de la bicyclette Michaux⁵. Il a compris ce qui l'animait depuis le début, il veut fonder sa propre entreprise.



Ballon Giffard vu à l'Exposition universelle de Paris en 1878. (L'illustration).

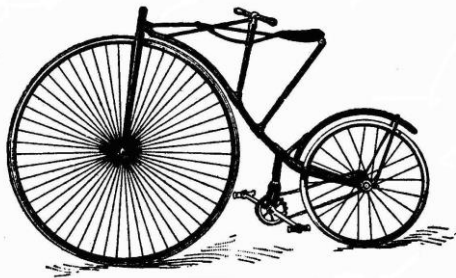


La grande salle des machines à vapeur et à pétrole de l'Exposition universelle de Paris 1889. (La Documentation française).

3. Les premiers vélocipèdes sont commercialisés en France en 1867 au prix de 400 francs environ.
4. Truffaut est connu pour avoir inventé la jante creuse en 1873.
5. Pierre et Ernest Michaux sont considérés comme les inventeurs de la pédale de bicyclette moderne, dès 1835. Depuis l'exposition de 1867, leurs ventes de vélocipèdes explosent.

L'industrie du cycle

À Bordeaux, Adolphe Clément qui a amassé un petit pécule en deux ans grâce aux courses (en fait, il ne dépense rien et capitalise constamment) ouvre un modeste atelier de réparation de cycles en 1876. C'est sa première entreprise. Il en est très fier. À Marseille, étape suivante du tour de France, il apprend à fabriquer des bicyclettes en tube d'acier. L'année suivante à Lyon, il crée un atelier de fabrication sous sa marque, « cycles Clément & Co ». C'est sa première entreprise à son nom.



La première bicyclette, un grand bi à pédalier et entraînement de la roue arrière par chaîne, 1880. (Faroussse 1902).

Après un an de travail comme constructeur et après avoir sillonné les villes de France à vélo, Clément ouvre en 1878 un atelier au, 20, rue Brunel, à Paris 17^e, près de la Porte Maillot, où il anime également une école de cyclisme. Des commanditaires se nomment MM de Graffenried et de Montgeron. Clément construit lui-même ses premiers cycles, réputés pour leur qualité. Avec le champion cycliste Charles Terront, il participe fin 1878 aux dix-jours cyclistes de l'Agricultural Hall à Londres. Il ouvre un magasin d'exposition et de vente à Paris, 31 rue du 4-septembre, fait une campagne de publicité par affiches, la première du genre.



Bicyclette Clément à cadre droit, 1885. Les roues comportent encore des bandages en caoutchouc plein. (Faroussse 1902).

Rapidement, il s'entoure de main d'œuvre compétente. L'usine rue Brunel qui produit les cycles Clément emploie 150 personnes en 1880 et

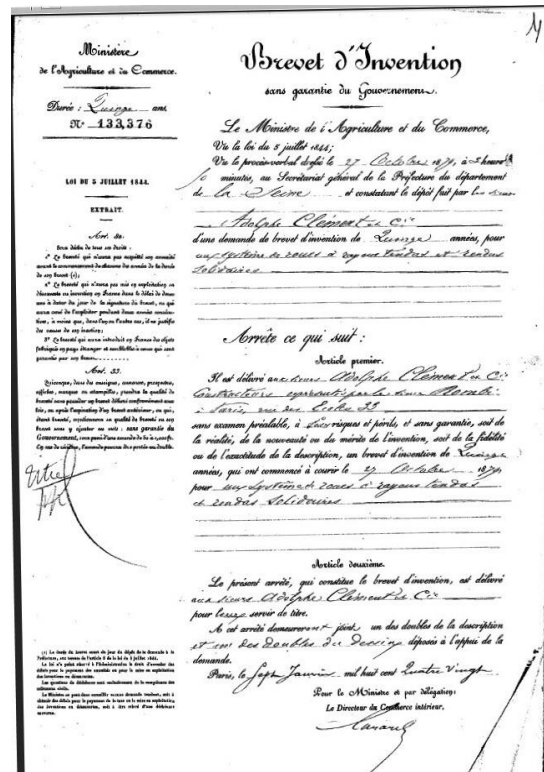
400 en 1885. En France et en Angleterre, les champions cyclistes Terront et de Civry remportent quantité d'épreuves sur cycles Clément. En 1886, Adolphe Clément est devenu le plus important constructeur de cycles en France.



Bicyclette à demi-cadre Clément, 1890. (Faroussse 1902).

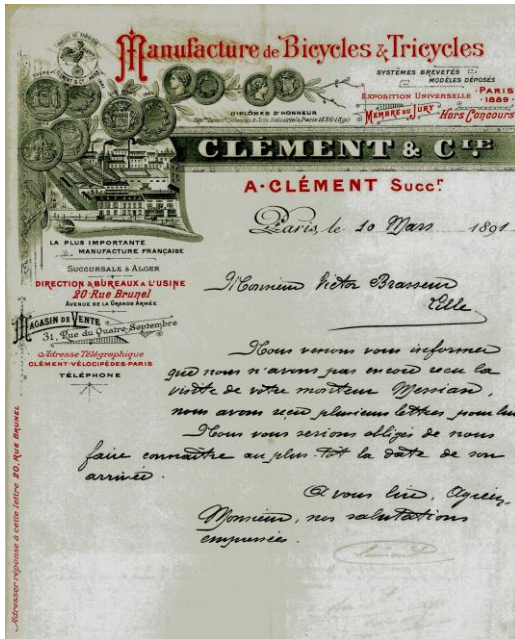
Il se marie avec Célestine Angèle Roguet qui lui donne quatre enfants, Albert, Angèle, Jeanne et Maurice.

En septembre 1879, Clément a créé une première fonderie en province, à Tulle en Corrèze où se trouve une foret hydraulique. Ne disposant pas de fortune personnelle, malgré quelques gains en compétitions, le succès de son école et l'agrandissement continu de l'usine de Paris et Tulle le mettent vite en difficulté financière. Il s'endette et la société « Clément et Cie - manufacture de bicyclettes et tricyclettes » doit trouver des associés. Les déplacements coûtent cher ; trop éloignée de Paris, l'usine de Tulle est revendue.



Brevet d'invention des rayons solidaires, 1879. (INPI).

Des concurrents pionniers de l'industrie automobile ont des bases industrielles et une clientèle qui apportent des revenus récurrents. Amédée Bollée père possédait une fonderie de cloches au Mans, Albert de Dion des manufactures et une fortune appréciable, Armand Peugeot une fabrique d'outils et cycles, Panhard-Levassor une fabrique de scies à bois, Marius Berliet une entreprise de satin, rubans et chapeaux, Renault père des draperies, mais Adolphe Clément n'a rien de tout cela.



Papier à en-tête de la société Clément et Cie, 1891. (Coll. Clément-Bayard).



Bicyclette Clément à cadre incliné, vers 1895. Notez l'apparition des pneumatiques. (Faroussse 1902).

Son engouement croissant auprès des banques le pousse à acquérir en 1890 la concession pour la France des nouveaux pneumatiques Dunlop qu'il a découverts à l'exposition du cycle à Londres l'année précédente. Les bicyclettes Clément sont les premières à rouler sur pneumatiques. C'est le début d'une seconde aventure industrielle. La société anglaise l'a contraint à devenir actionnaire (1 000 actions d'une livre sterling). Comme le succès de ces pneumatiques est foudroyant, l'action Dunlop vaut 10 livres puis 20 et voilà Adolphe Clément bientôt riche, en millions

de francs (or)⁶. De 1890 à 1900, il achète des terrains et y plante des usines, forges et fonderies, à Mézières dans les Ardennes, puis à Levallois-Perret car il ne veut pas s'arrêter là et ambitionne de produire des automobiles.



Adolphe Clément entouré de ses champions, de gauche à droite Fernand Charron, Lamberjack, de Ciry (assis), Arlaud, Fol, Jiel-Javal, Fchalié, de Clèves, Merrilees, Voigt. (Coll. Clément-Bayard).



Bicyclette Clément à cadre droit, vers 1900. (Faroussse 1902).



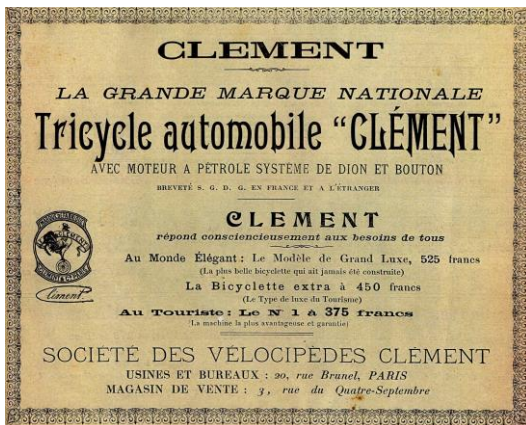
Publicité des cycles Gladiator, 1897. (Musée du vélo).

Clément diversifie sa production, ajoutant aux bicyclettes à cadre incliné les bicyclettes à cadre droit, des bicyclettes de de travail plus démocratiques (vendues 185 francs), des bicyclette de dames (coût : 290 francs), pour enfants, des tricycles monoplace (400 francs) et biplace (500 francs)⁷, des triporteurs (240 francs), des tandems, des triplètes.

6. Une livre sterling vaut dix francs (or) en 1890.
7. Le premier tricycle à pédales, stable et très demandé, est apparu en France en 1873.

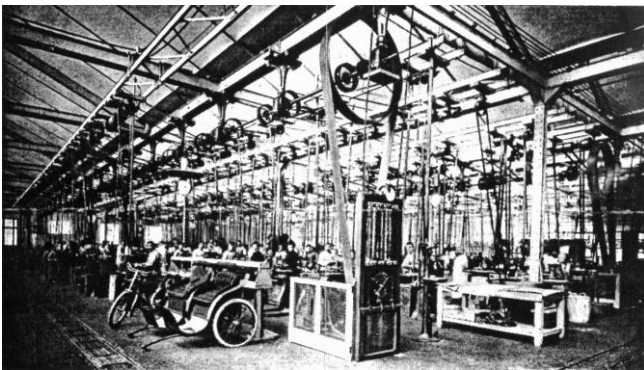
Motocycles Clément

Clément pense investir dans de nouveaux produits, les tricycles à moteur à pétrole. En 1891, il rembourse les divers associés auxquels il était lié dans la première société Clément et Cie, et réinvestit une partie de son capital dans une spéculation foncière qui va s'avérer heureuse, l'acquisition de très vastes terrains à Levallois-Perret, la future banlieue industrielle de Paris, pour y monter un vélodrome en 1893, le *Vélodrome de la Seine*, attraction phare de la future société qu'il espère fonder. Car l'homme est aussi un idéaliste, il rêve d'équiper tous les Français.



Publicité pour les tricycles automobiles Clément parue dans *La France automobile* en 1898. (Coll. Clément-Bayard).

Les quatre exercices commerciaux de 1894 à 1897 sont des années record en matière de croissance. Clément ne pense plus désormais qu'à mettre sur le marché de nouveaux produits, avec de meilleures marges, les tricycles automobiles à pétrole.



Usine Clément du Pré-Saint-Gervais, vers 1895. (Coll. Clément-Bayard).

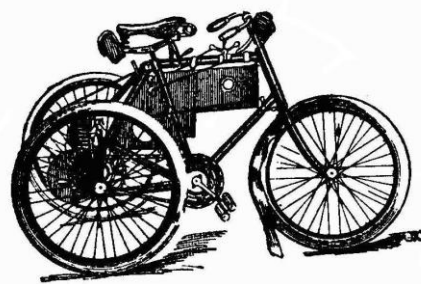
Après avoir accepté en 1894 la proposition du groupe financier franco-anglais Humber Gladiator - dont la partie française est représentée par Alexandre Darracq - qui détient le contrôle des fabriques de bicyclettes Humber et Gladiator, de fusionner ses ateliers en un groupe industriel plus grand, afin de produire des voitures, Clément confie à son futur gendre, le champion cycliste Fernand Charron, la direction de l'établissement parisien, la Société des vélocipèdes Clément

et Gladiator et Humber au Pré-Saint-Gervais (anciennes usines Darracq) au capital impressionnant de 22,5 millions de francs. Le nom commercial de Clément appartient désormais au nouveau groupe. Nouvelle reconnaissance : Clément est décoré par l'État pour la participation de sa société à l'exposition du cycle à Chicago.



Affiche de Georges Fauma, 1890. (*Illustra du sport*).

En 1895, Clément fonde à Paris avec John Boyd Dunlop (1840-1921) et Arthur du Gros la « compagnie française des pneumatiques Dunlop » laquelle va employer jusqu'à 250 personnes. Les actions Dunlop valent maintenant 100 livres. Clément est devenu millionnaire en francs (or). Le 12 novembre, il assiste à la première réunion des membres de l'Automobile-Club de France dont il est devenu (par cooptation) l'un des membres.



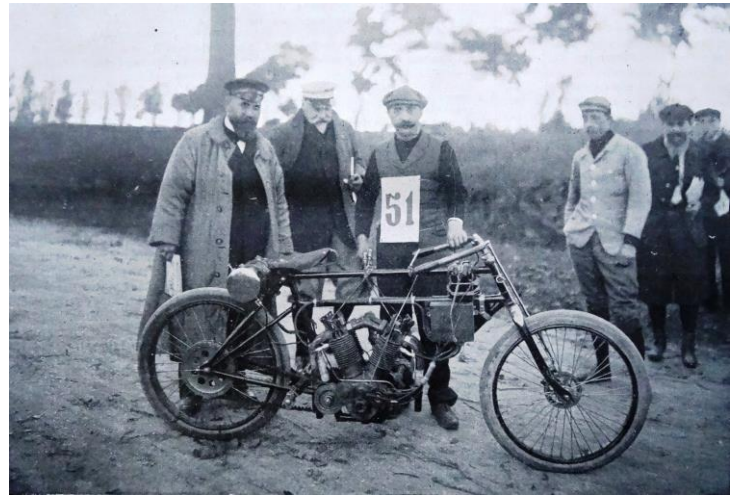
Tricycle automobile de Dion, 1898. (*L'Espresso* 1902).

Le premier tricycle à pétrole sort en France des usines de Dion-Bouton en 1895. L'année est marquée par la course Paris - Bordeaux, la première course officielle d'automobile au monde. Elle est remportée le 12 juin par Emile Levassor, à plus de 20 km/h de moyenne, prouvant la supériorité du moteur à pétrole sur la vapeur. Dans cette course, et pour la 1^{ère} fois, une auto, « L'Éclair », dispose de pneumatiques (Michelin). Adolphe

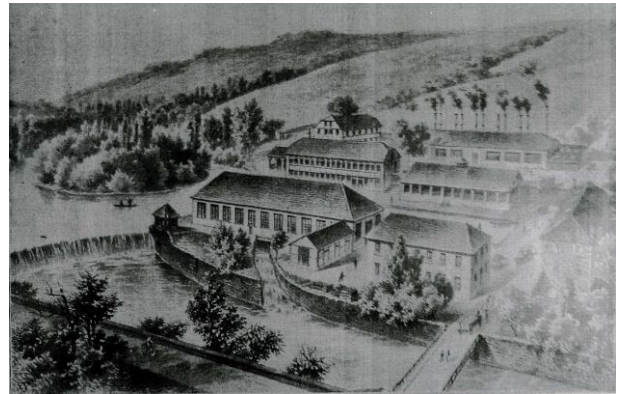
Clément s'intéresse aux recherches de Panhard et Levassor. Il achète des actions de la société dont il va bientôt détenir les brevets. Visant à réaliser une opération de plus-value, Clément achète les terrains qui entourent l'usine Panhard et Levassor de la porte d'Ivry. En 1896, la course Paris – Marseille est remportée par un tricycle à pétrole, lequel devance toutes les voitures à vapeur. Quelques tricycles propulsés par un moteur monocylindre De Dion-Bouton sont commercialisés en 1896. Clément prend la licence de Dion.



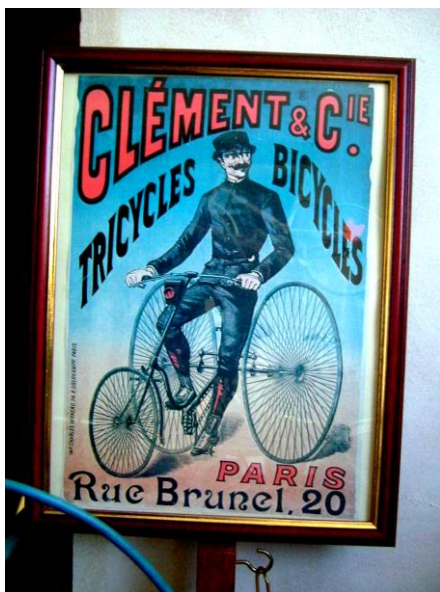
Adolphe Clément jeune, vers 1880. (Archives départementales des Ardennes).



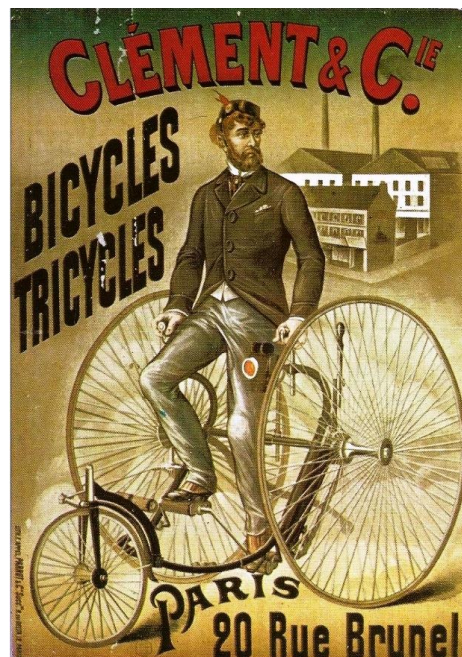
Motocycliste Clément et son constructeur, 1902. Le pilote est Lamberjack. (La France Automobile).



Usine Clément de Tulle en Corrèze, (Ministère de la Culture).



Publicité Clément et Cie, 1890. (Musée du vélo, Fartieux).



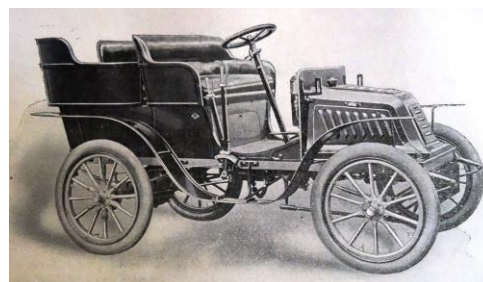
Production d'automobiles

La construction de l'usine de Mézière est presque achevée en 1896 et celle de Levallois commence. Le premier véhicule automobile portant le nom de Clément date de 1897. En janvier 1897, deux voiturettes Clément sont construites, l'une monoplace l'autre biplace avec un moteur à 2-cyl horizontaux. Presque à la même époque, apparaît un triecyle sous la marque Clément-Bayard, tandis que Clément-Gladiaator, au Pré-Saint-Gervais, prépare une série de voiturettes, équipées de moteurs monocylindriques Aster refroidis par air et avec boîte de vitesses épicycloïdale à deux vitesses. Ce sont les débuts d'une production diffusée en France et en Angleterre par les deux marques associées ou bien par une seule des deux, suivant les possibilités locales.



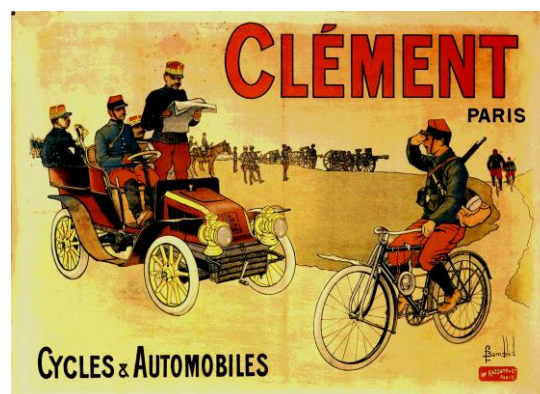
Devant le succès croissant des ventes de voiturettes, Adolphe Clément prend des participations dans la société des moteurs Aster et prend le contrôle du capital des usines parisiennes Panhard et Levassor. Il souscrit à hauteur d'un million de francs (or) dans la constitution du capital et acquiert la majorité des actions. Il en devient le directeur commercial, puis le président le 31 mai 1899 après la démission de René Panhard. En 1899 sort des usines d'Adolphe Clément une voiturette légère Panhard dessinée par Arthur Krebs, ingénieur de grande classe et nouveau directeur technique des usines Panhard, avec moteur arrière de 3 ch.

À 44 ans, Clément refait un tour de France, cette fois sur une voiture de luxe valant 25 000 francs. Il participe en effet au 1^{er} tour de France automobile organisé du 16 au 24 juillet 1899 par l'Automobile-Club de France et le journal *Le Matin*, à bord d'une Panhard Levassor à pneus Michelin. Brisant l'essai avant de sa voiture sur un passage à niveau à Ozoir-la-Ferrière, il répare lui-même et conduit le jour suivant pendant 700 km sans interruption, terminant 7^{ème}.



Tonneau Clément de 8 HP, 1901-1902. (La France Automobile).

Le développement des ventes d'automobiles (création des magasins à succursales, rétribution des distributeurs) oblige Clément à renoncer à son vélodrome et à réaliser, sur le même terrain du 48-58 quai Michélet à Levallois, un nouvel établissement de construction d'automobiles. Il s'assure la collaboration de Marius Barbarou⁸, autre ingénieur de grande classe. Entre 1901 et 1903, Barbarou crée une gamme de trois modèles de voitures : une 2-cyl et deux 4-cyl, avec soupapes d'admission commandées, dont la production est faite à grande échelle. Clément tente un rapprochement industriel avec le carrossier Rothschild pour l'intégration à sa marque.

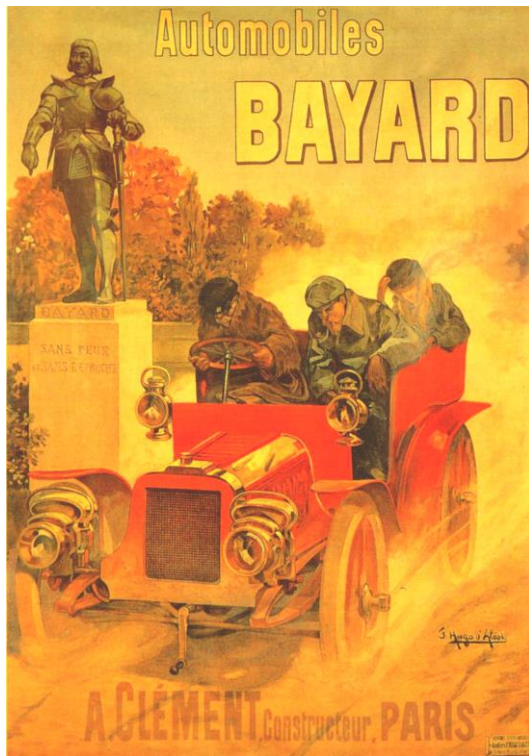


Publicité Clément, 1903. (Musée automobile de Reims).



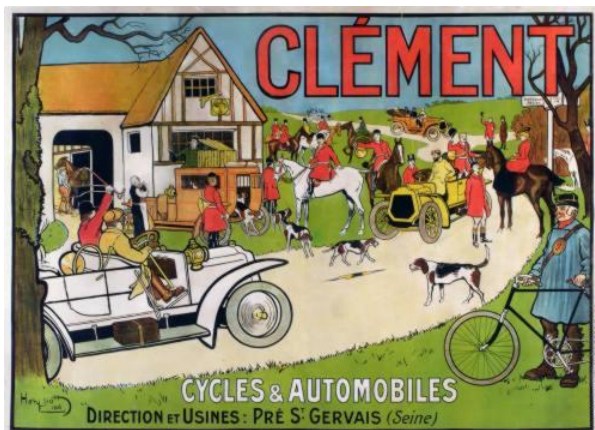
Course de côte de Jallion 1902, les trois voitures Clément au départ, dont celle du vainqueur de la catégorie, Volantum. (La France Automobile).

8. Futur créateur des moteurs d'aviation Lorraine-Dietrich.



Publicité des automobiles Bayard, Hugo d'Alési 1903. (Musée automobile de Reims) L'original de cette affiche figure dans le salon de la demeure Clément-Bayard à Pierrefonds.

En 1900, les usines d'automobiles Clément de Mézières et Levallois ne comptent encore que 300 ouvriers et elles n'occupent qu'une surface de 6 000 m², mais il en sort 500 voiturettes au cours de l'année. Adolphe Clément et André Michelin sont élus membres du conseil d'administration du journal *L'auto-Vélo*, qui devient *L'Auto* en 1901. Clément marie sa fille aînée Angèle à l'ingénieur Albert Dumont, directeur à l'usine de Levallois.



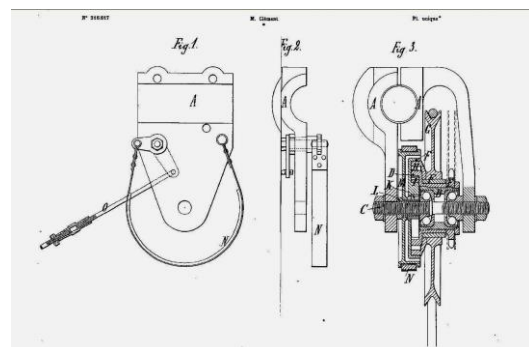
Les quatre années du nouveau siècle sont pour Clément, qui va sur ses 50 ans, des années d'efforts industriels et d'efforts personnels sans précédent. Il travaille douze heures par jour et se rend dans toutes ses usines chaque semaine en automobile. Il achète à Pierrefonds dans un immense domaine une villa luxueusement décorée, de domaine du Bois d'Alucourt.



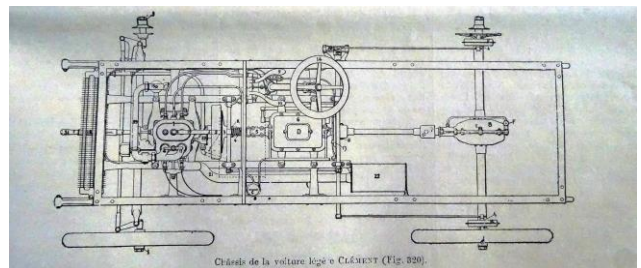
Jury et Jart sur voiturettes Clément dans les courses de 1902. (*La France Automobile*).



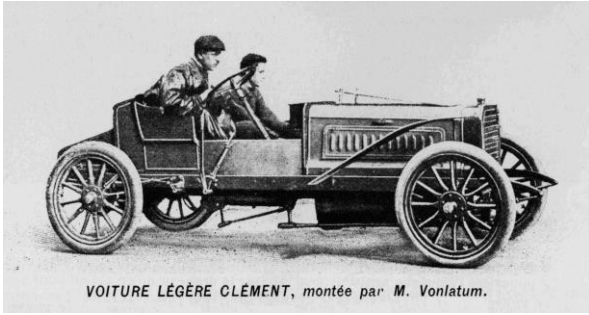
Voiture de livraison Clément ayant participé au critérium des véhicules de livraison de l'Automobile-Club de France en 1902. (*La France Automobile*).



Brevet Clément de changement de vitesse, 1902. (2N°9).

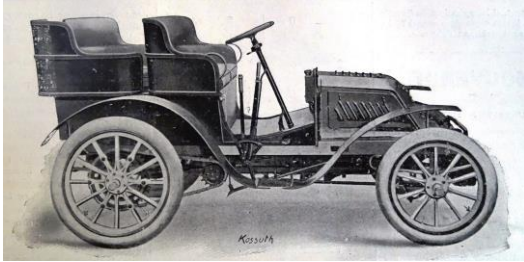


Châssis de voiturette Clément, 1902. (*France Automobile*).

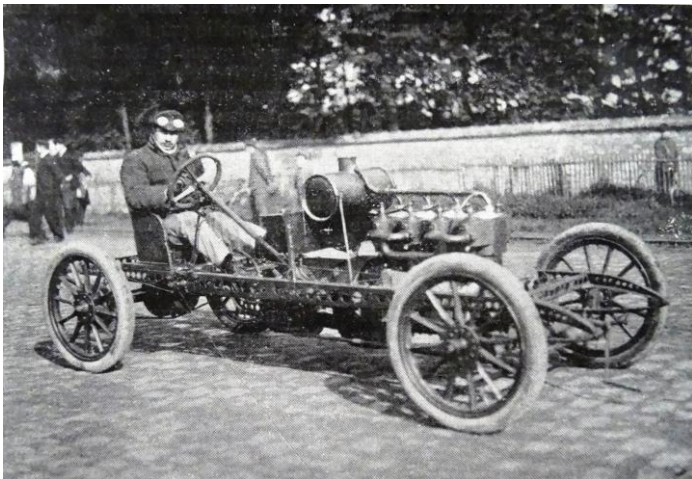


VOITURE LÉGÈRE CLÉMENT, montée par M. Vonlatum.

Voiture de course Clément engagée dans la course Paris - Bordeaux 1903, pilotée par von Latum (Volantum). (L'Auto).



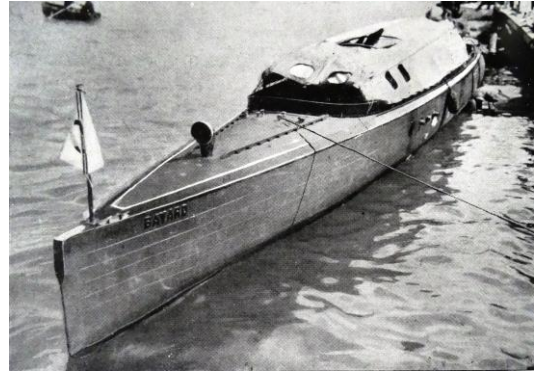
Voiture légère Gladiator, 1902. (La France Automobile).



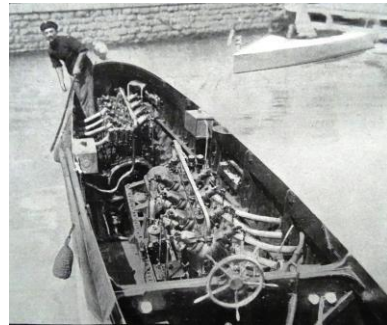
Albert Clément, vainqueur de la course de côte de Gaillon, 1905 (La France Automobile).



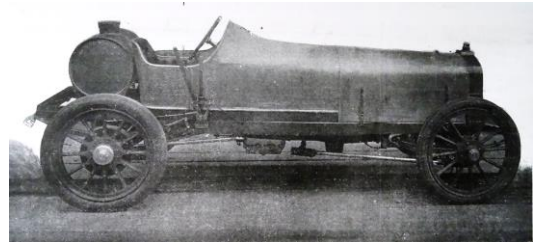
René Staniot, dans la course de côte de Rochefort, 1905. (La France Automobile).



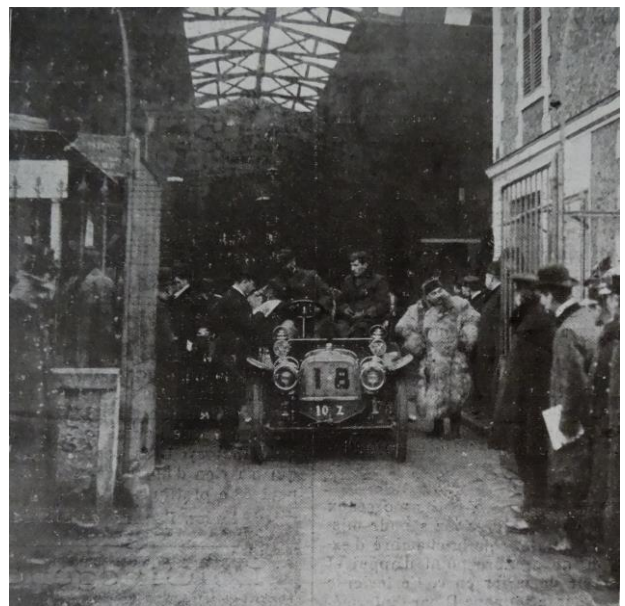
Canot automobile Bayard de 300 chevaux au meeting d'Lyria, avril 1905. (La France Automobile).



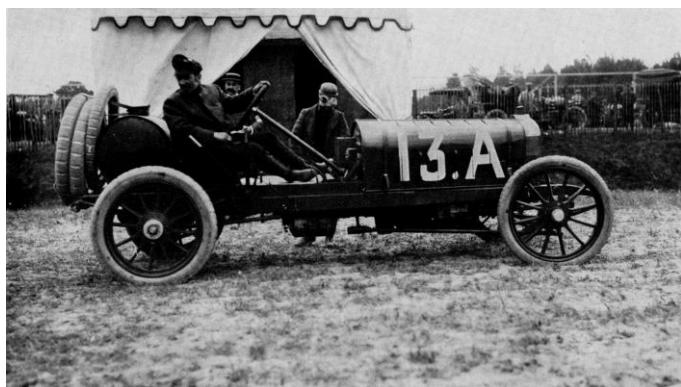
Le canot Bayard est propulsé par deux moteurs Bayard-Clément de 150 ch ! (La France Automobile).



Voiture de course d'Albert Clément des éliminatoires de la Coupe Gordon-Bennett 1905. (La France Automobile).

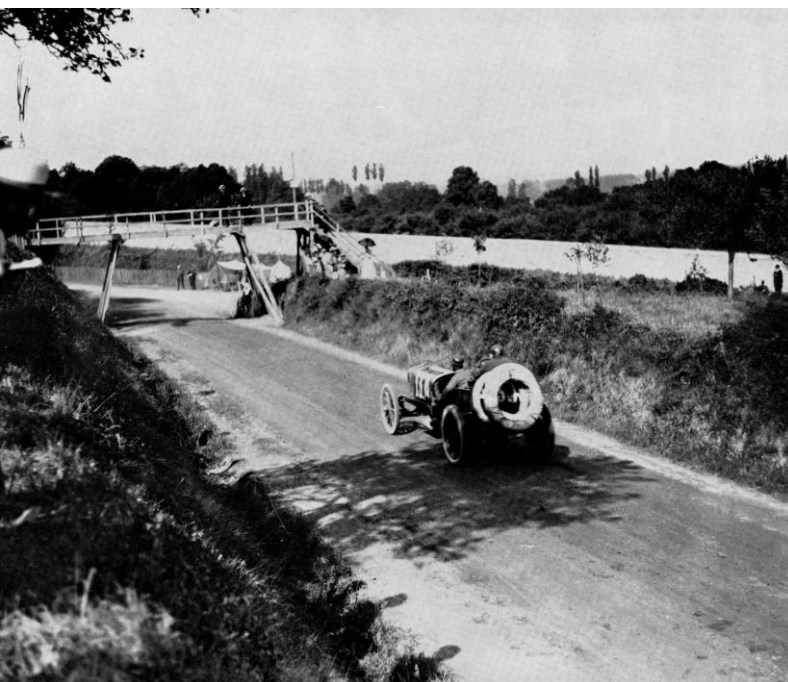


Monsieur Hamon sort du garage de l'usine de Levallois à bord de sa Bayard-Clément 1905. (La France Automobile).



Albert Clément le plus rapide sur un tour sur la Clément-Bayard n° 13A au Grand Prix de l'Automobile-Club de France au Mans, une course où il finit 3e, trahi pas des crevaisons multiples. (Coll. Clément-Bayard).

Selon le journaliste Maurice Martin⁹ qui s'appuie sur les statistiques du ministère des finances, la France au 31 décembre 1903 compte un parc de 1 310 223 cycles, 19 816 motocyclettes et 19 876 automobiles, soit un cycle pour 30 habitants (le marché est considéré comme saturé avec trois millions de cycles, soit encore 6-7 ans de ventes), et une motocyclette et une automobile pour 1 960 habitants. Depuis 1900, les ventes de cycles ont augmenté de 34 %, celles des motocyclettes de 76 % et celles des automobiles de 276 % !

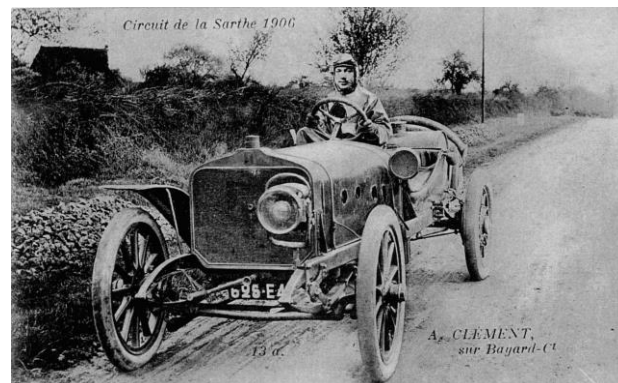


Albert Clément lancé à pleine vitesse sur le circuit du Mans, 1906. (Collection Clément-Bayard).

En dépit des fortes ventes, l'année 1903 est difficile pour Adolphe Clément, qui a trop investi sans attendre un retour. Le marché britannique étant en plein essor, il a décidé de s'y implanter ; il prend des participations chez Talbot et fonde une grande usine avec forges et fonderie à

Ladbroke Grove où sont construites des Clément sous la marque Clément-Talbot. Une opération similaire tentée en Italie avec la marque Diatto-Clément se terminera en fiasco.

Chez Clément-Bayard, le patron a instauré une politique qui fait que les bons ouvriers sont mieux payés que les ingénieurs. Barbarou le quitte pour la société Mercedes-Benz. Autre coup du sort, Clément est dépossédé de son patronyme par ses associés du consortium Clément-Gliadiator-Humber. Clément cherche une nouvelle raison sociale, qui sonne bien au plan commercial. Devant son usine de Mézières s'élève une statue de Bayard. Sa société se nommera Bayard-Clément.



Voiture Clément-Bayard-Dunlop d'Albert Clément, 3ème sur le circuit de la Sarthe 1906. Cette course fut le départ des 24 heures du Mans. (Collection Clément-Bayard).



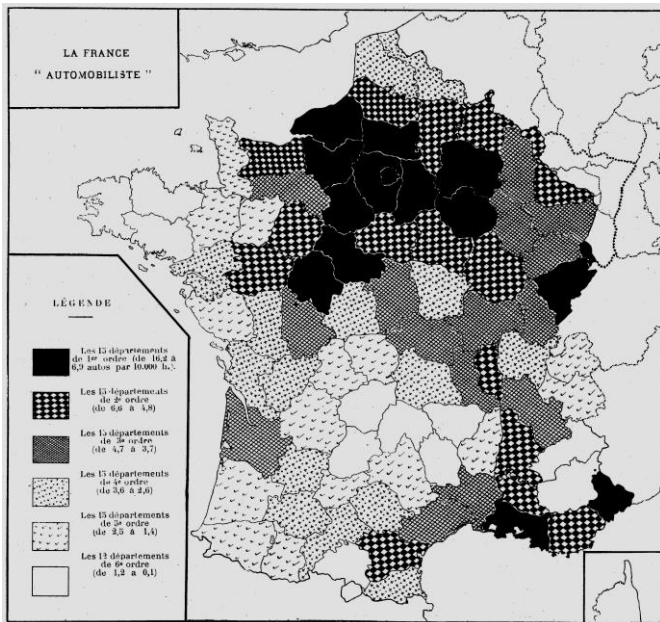
Clément-Bayard 1905. (Musée des Pays-Bas).

Désormais, les « vraies » Clément cessent de porter son nom. Adolphe Clément choisit fin 1903 la marque Bayard (qui deviendra ensuite Bayard-Clément et Clément-Bayard en 1909, le Conseil d'Etat cette année-là ayant même accepté le changement de son patronyme en Adolphe Clément-Bayard). Ses voitures sont marquées « Voitures Bayard A. Clément constructeur » et ses factures portent la devise « sans peur et sans reproche ».

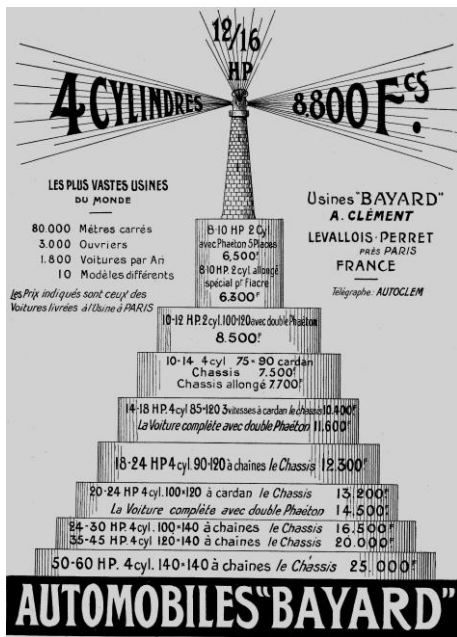
À la fin de 1903, des automobiles « Talbot » sont pour la première fois exposées au Crystal Palace à Londres. Ce sont des Clément qui viennent de Levallois. Les premières « Bayard » sortent de l'usine Talbot en janvier 1906, des 4-cyl de 20 ch plutôt luxueuses. À partir de 1907, des Talbot participent à toutes les compétitions en Grande-Bretagne.

En 1904, il circule quatre mille automobiles à Paris, un record !

9. Revue L'Illustration n° 3206 du 6 août 1904, p. 90



Densité du parc automobile français. (L'illustration du 6 août 1904).



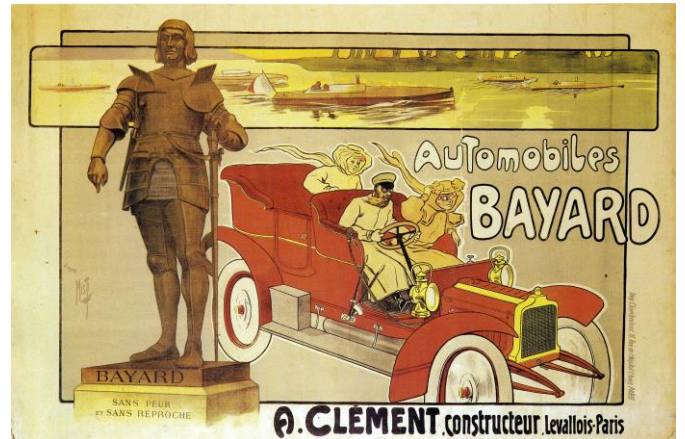
En 1907, la gamme des automobiles Clément-Bayard va de la petite 2-cyl de 8/10 ch à la grosse 4-cyl de 60 ch. (L'Aérophile avril 1907).

Exportations

1897	623.690 francs
1898	1.749.350 F
1899	4.259.330 F
1900	9.417.000 F
1901	15.782.000 F
1902	30.231.000 F
1903	50.837.000 F
1904	71.035.000 F
1905	100.265.000 F

Fin 1905, les exportations de voitures automobiles représentent 22% du total des exportations nationales!

De 1904 à 1907, les voitures de la marque Clément et celles de la marque Gladiator sortent de l'établissement du Pré Saint-Gervais, et les Bayard-Clément de l'usine de Levallois. Cette dernière usine produit 1 800 voitures au cours de l'année 1907¹⁰. Le nombre des machines-outils passe de 500 à 900. Devenu un grand de l'industrie, Adolphe Clément reçoit la Légion d'honneur (chevalier) en 1904 et fait Officier en 1906.



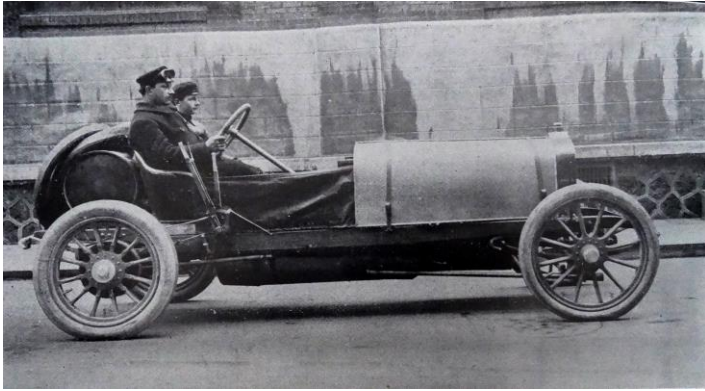
Publicité des automobiles Bayard. A. Clément constructeur. (Musée automobile de Reims).

Plus qu jamais, le credo de la marque est la course automobile. En 1905, une voiture Clément-Bayard remporte la coupe de Calais et de nombreuses courses de côte, mais échoue aux qualifications de la Gordon-Bennett. En 1906, Clément-Bayard brille en compétition, grand prix de l'ACF, circuit des Ardennes, coupe « Vanderbilt » à New-York, circuit de la Sarthe (1^{ère} édition des fameuses 24 heures du Mans), course de Bourdan, rallye de Paris - Monte-Carlo. Des usines de Levallois en 1906 sortent une série de 600 fiacres pour la Compagnie générale des voitures de Paris. Les automobiles Clément-Bayard sont très remarquées au Salon de l'automobile de Paris.

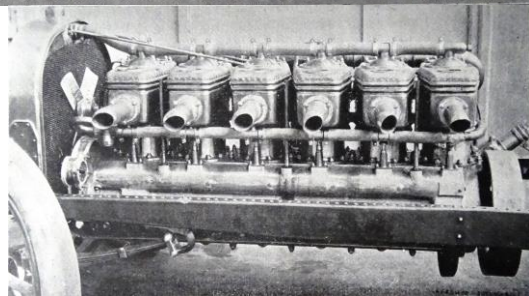
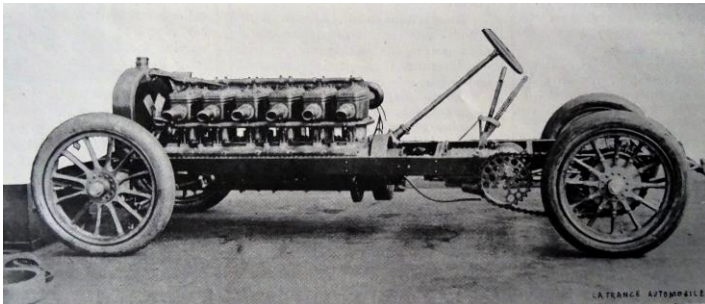


Usine Clément-Bayard de Mézières, « la Macérienne », 1907. (Collection Clément-Bayard).

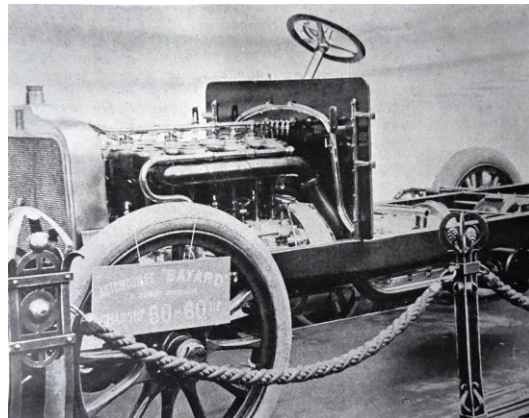
10. C'est la seconde plus grosse production en France, après Renault (2 000 automobiles), devant Panhard & Levassor (1 700), de Dion et Deleunay-Bellenville.



Voiture de course Bayard-Clément 1906, 6-cyl de 120 ch, trois vitesses, transmission par chaînes, pneus Dunlop. (La France Automobile).



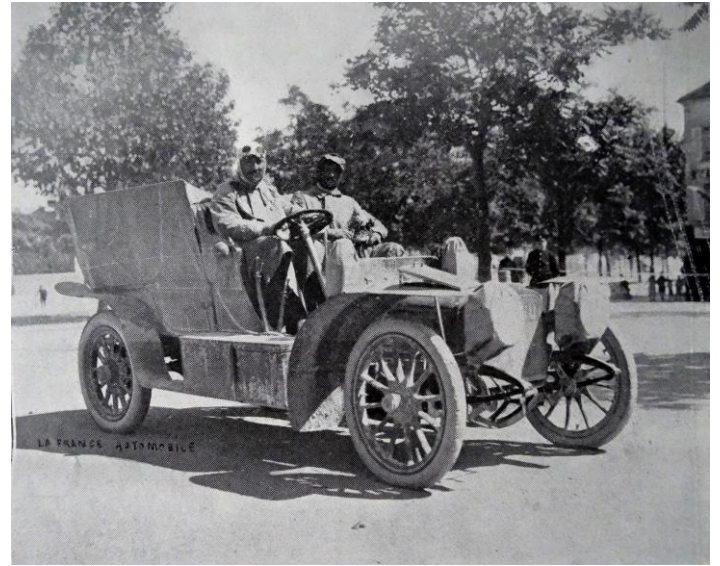
Le moteur de course, 1906. (La France Automobile).



Automobile Bayard-Clément de tourisme à 6-cyl de 50/60 ch, 1906. (La France Automobile).

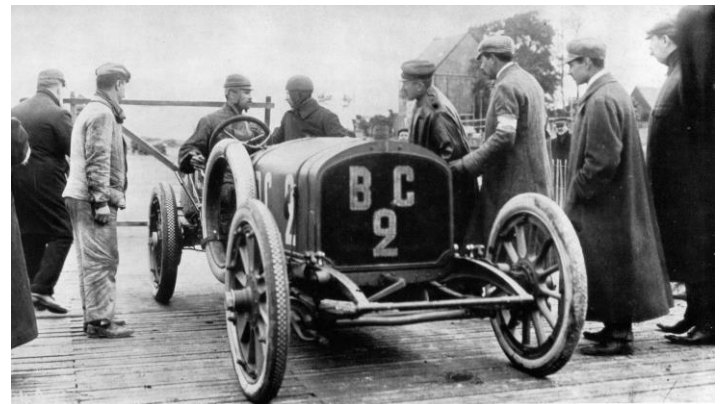
Les luxueuses voitures de tourisme Clément-Bayard remportent en 1907 la Coupe de l'Automobile-Club de Cannes. Le 25 avril 1907, Adolphe Clément marie sa seconde fille Jeanne à Fernand Charron. Mais son fils aîné Albert, aéronaute confirmé et excellent pilote automobile, perd la vie le 17 mai 1907 dans un accident lors de

l'essai d'une voiture de course hyper-puissante (100 ch) sur le circuit de Dieppe aux essais du grand prix de France. Il portait le n° 13. À compter de ce jour, ce n° ne sera plus attribué en France.



Albert Dumont, gendre d'Adolphe Clément, au volant de sa Bayard-Clément 16 ch dans la Coupe du Matin, 1906. (La France Automobile).

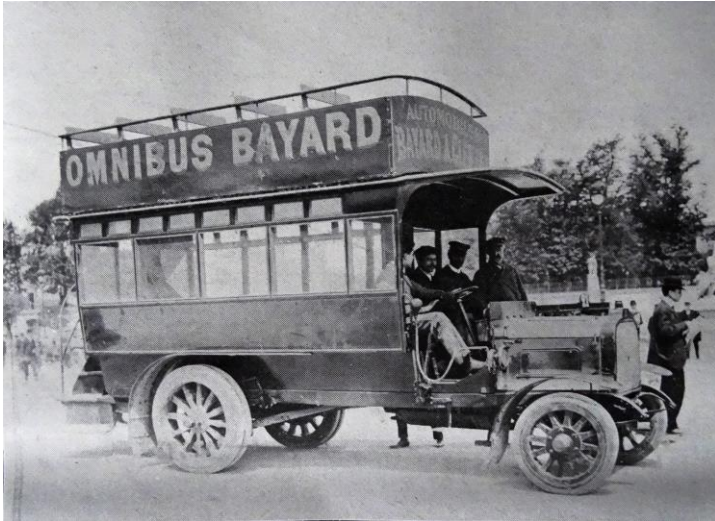
La perte de son fils aîné affecte Adolphe Clément qui annonce tout laisser tomber en matière de construction automobile.



D'Alési sur Bayard-Clément n° 2 au Grand Prix de l'ACF 1907 à Dieppe. (Collection Clément-Bayard).

Le 9 juillet 1907, voulant jouer un rôle politique et économique dans sa ville natale, Adolphe Clément achète à Pierrefonds la totalité de la station thermale et de nombreux terrains.

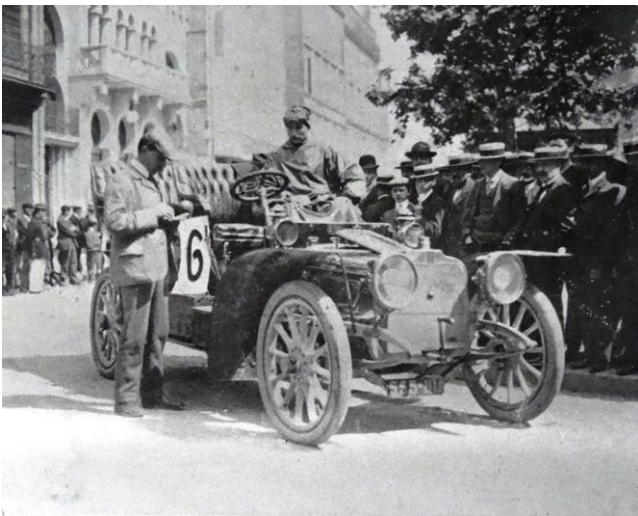
Des usines de Levallois qui comptent maintenant près de 4 000 ouvriers sortent par an plus de 3 000 véhicules. La gamme des automobiles Clément-Bayard en 1907 comprend différents modèles, tous luxueux, allant de la petite biplace à moteur bicylindre de 8-10 ch à la grosse 4-cyl de 50-60 ch qui dépasse 60 km/h. L'année 1907, prospère au plan des résultats financiers, est catastrophique au plan personnel. Après avoir perdu son fils aîné en mai, Adolphe Clément voit mourir de maladie fin novembre Albert Dumont, le mari de sa fille aînée.



Omnibus Bayard-Clément transportant 30 personnes, été 1906.

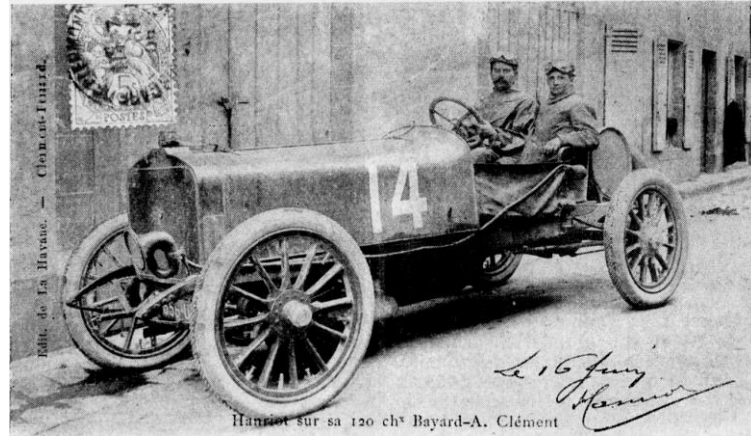


Adolphe Clément-Bayard en 1907. (C. Clément-Bayard).



Guyalle, second de la Coupe Rochet-Schneider 1906 au volant de sa Bayard-Clément n° 6. (La France Automobile).

En 1908, les puissantes automobiles Clément-Bayard de course remportent encore le meeting de Cannes (comme en 1907), le Tour de France de l'Automobile-Club, le concours des véhicules industriels et de tourisme, un concours du ministère de la guerre pour une auto-mitrailleuse (son concurrent malheureux est Panhard et Levassor), le concours des Petits poids-lourds (voitures de livraison). En revanche dans le grand prix de l'ACF, toujours disputé sur le circuit de Dieppe, la mieux classée des trois Clément-Bayard ne finit que 7ème (Fernand Gabriel). Après la perte de son fils aîné, Adolphe Clément-Bayard n'a plus le goût de la course. Il veut tout arrêter.



René Hanriot sur la 4 cyl de 60 ch Clément-Bayard, juin 1907. (Collection de l'auteur).

Entre 1909 et 1912, les grands prix sont fortement concurrencés par un phénomène qui va durer quatre ans et s'étendre de lui-même : la folie des meetings aériens. Ballons dirigeables et aéroplanes sont exhibés dans des foires discutables, que chacun veut voir, au point d'éclipser les courses d'automobiles. Faut-il de visiteurs payants, le grand prix de l'ACF est suspendu de 1909 à 1912.



Fernand Gabriel sur la Clément-Bayard n° 28 au GP de l'ACF 1908 à Dieppe. (Coll. Clément-Bayard).

Excepté Maurice Farman qui va rejoindre son frère devenu constructeur, bon nombre de fous du

volant passent à l'aéronautique et à l'aviation, un sport qui n'est pas moins dangereux. Les plus grands pilotes d'aéroplane de l'époque ont tenu le volant des Clément-Bayard de course : Victor Rigal (qui deviendra aviateur), René Hanriot (qui deviendra constructeur d'aéroplanes).

En 1910, les automobiles Clément-Bayard comprennent un nouveau modèle d'avant-garde, une petite auto biplace carrossée en torpédo vendue à bas prix, mais par un beau 4-cyl de 10/12 ch avec radiateur sur le tablier, un modèle qui se vout populaire et qui va rester au catalogue du constructeur jusqu'en 1914.

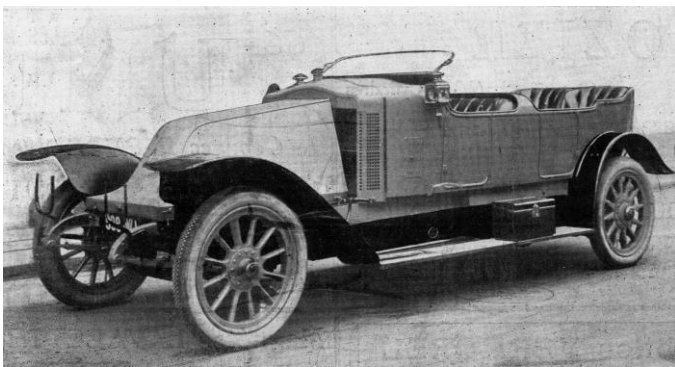


*Collection Henri Malartre Lyon.
Torpédo Clément-Bayard 1910*

Torpédo Clément-Bayard 1910. Musée de Rochetaillée-sur-Saône. (Collection H. Malartre).

L'année 1911 est la dernière où sortent les grandes quatre places de 35-45 ch et 50-60 ch à transmission par chaîne. Adolphe Clément-Bayard s'est résigné à acheter la licence Renault et toutes les voitures qui sortent de l'usine de Levallois sont dotées d'une boîte-pont avec entraînement direct, et d'un radiateur d'eau sur le tablier. En 1911, les nouvelles 6-cyl sont livrables en trois versions, 15, 20 et 30 ch.

En 1912 est présentée une nouvelle petite auto à moteur bicylindre de 7 ch. Tandis que des Talbot sortent de l'usine de Ladbroke Grove, les Clément-Bayard nouvelle génération sont de nouveau importés et vendus en Angleterre par un importateur de la société française et sous la marque Clément-Talbot.



Torpédo 30-40 ch de sport à châssis Clément-Bayard, 1913. (Revue de l'industrie automobile et aéronautique).

Après la folie des aéroplanes, un feu de paille qui n'a duré que trois ou quatre ans, les courses

d'automobiles reprennent en 1913, pour un an seulement, la guerre mettant fin à toute épreuve sportive. Clément-Bayard en est absent, ayant renoncé au sport automobile, mais Fernand Charron a pris le relais ; ayant établi une usine à Puteaux, il est devenu constructeur.

La production d'automobiles n'est pas la seule activité des usines. « Des immenses usines de Levallois et Mézières, avec leur puissant outillage sans cesse augmenté, sortent non seulement des châssis, des voitures carrossées et des camions, mais encore des dirigeables, des aéroplanes, des moteurs, des canots, des bicyclettes, des groupes (moteurs) industriels, des groupes électrogènes, etc..., sans compter des séries de pièces détachées les plus diverses » titre la Revue de l'industrie automobile et aéronautique n°11 du 15 novembre 1913, qui présente en première page la nouvelle Clément-Bayard de 30-40 ch à moteur 4-cyl.

CHARRON L^{TD}

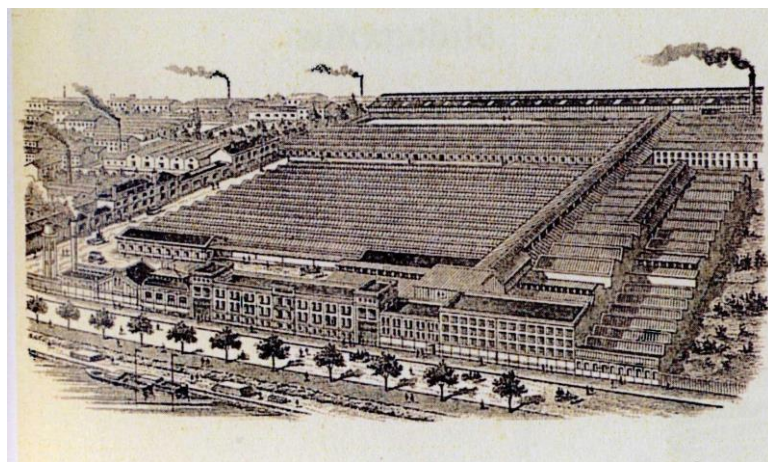
Magasins d'Exposition et de Vente
2, rue de la Paix, PARIS

USINES

7, rue Ampère, 7 -- PUTEAUX

Publicité Charron, 1913. Fernand Charron fut nommé directeur des usines de Levallois, avant de se brouiller avec son beau-père et fonder sa propre entreprise en 1912.

Juste avant le début de la guerre, douze modèles d'automobiles Clément sont proposés, de deux à six places, comprenant la petite 7 ch à moteur bicylindre, vendue moins de 7 000 francs à la grosse 6-cyl de 30 ch, l'un des modèles étant propulsé par un 4-cyl sans soupape Knight de 20 ch dont la société a pris la licence (comme Panhard et Lévassor).



L'usine Clément-Bayard qui Michelet à Levallois figurait sur les en-têtes des lettres de la société, entre 1910 et 1914. On est impressionné par la surface couverte d'ateliers, huit hectares. (Collection Clément-Bayard).