

Du vélocipède au dirigeable

La prodigieuse aventure
de Gustave-Adolphe Clément-Bayard

En 1984, le centenaire de l'automobile a été marqué par une très belle exposition rétrospective, à Paris, au Grand-Palais, due à l'initiative de Jean Panhard, président de l'Automobile-Club de France, et par la publication d'un superbe ouvrage (1) abondamment illustré évoquant les grandes marques françaises dont beaucoup ont disparu au fil des ans.

Parmi ces dernières : Clément-Bayard. Deux pages lui sont consacrées. De jolies photographies, mais le texte paraît bref avec, hélas, des erreurs. C'est peu quand on songe à la place qu'a tenue Adolphe CLÉMENT - devenu plus tard, pour diverses raisons, Clément-Bayard - non seulement dans l'industrie automobile, mais dans l'industrie française en général.

Nous avons voulu évoquer la vie de ce natif de Pierrefonds qui, après avoir quitté à 14 ans son bourg natal avec pour tout bagage un napoléon en poche et son vélocipède en bois à roues cerclées de fer construit de ses mains, seul, sans appuis, a connu une extraordinaire réussite grâce à sa volonté et à sa remarquable intelligence.

Avant d'essayer d'évoquer ce personnage hors du commun qu'était Gustave-Adolphe Clément-Bayard, je veux remercier ceux qui m'ont permis de mener ce travail à bien.

D'abord mon ami Billy Clément-Bayard, son petit-fils, puis Jean-Panhard, président de l'Automobile Club de France, Paul Charbonnaux, créateur du Musée de l'Automobile de Saint-Dizier que je ne saurais trop vous conseiller d'aller visiter, Didier, directeur du Conservatoire des Arts et Métiers qui vient de mourir et Yves Aubin, secrétaire général de la chambre syndicale des constructeurs d'automobiles.

Gustave Adolphe Clément est né le 22 septembre 1855, rue du Bourg à Pierrefonds, (Oise) dans une famille modeste. Son père, épicier-serrurier, meurt bientôt et sa mère se remarie. Adolphe fréquente l'école primaire puis le collège de Villers-Cotterêts, établissement fondé par un remarquable pédagogue, l'abbé Grégoire.

Mais il doit bientôt choisir un métier pour gagner sa vie.

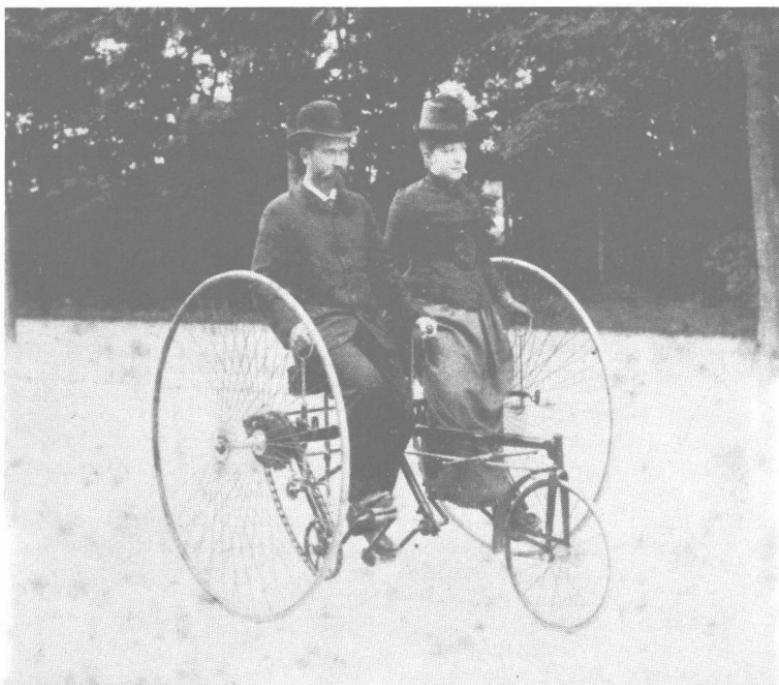
A son tuteur, il déclare :

— Je veux être mécanicien.

— Ah, en voilà une idée ! Mais non, dans l'épicerie tu gagneras bien ta vie.

Adolphe ne se voit pas balayant la boutique après avoir vendu de la morue salée, ou des pruneaux.

Tant et si bien qu'il entre comme apprenti chez un forgeron-charron-maréchal-ferrant. Il écoute, regarde et apprend. Ses loisirs, il les consacre à la construction d'un vélocipède en bois, à roues cerclées de fer, d'un modèle semblable à celui que Michaux, l'inventeur de la pédale, a popularisé.



Et à 17 ans, avec quelques francs en poche et un petit baluchon, Adolphe part, sur cet engin, à travers la France.

Après Orléans, on le trouve à Tours, à Angers, à Bordeaux, à Marseille, à Lyon. Dans chaque ville, il se fait embaucher par des mécaniciens et participe à des compétitions, notamment en 1876, où il se classe 6^e dans la course Angers-Tours.

A Lyon, il voit construire des bicyclettes en tubes d'acier et s'en fabrique une pour son usage personnel. Il peut ainsi effectuer avec Tissier, coureur très connu, le voyage Lyon - Toulouse et retour. Paris l'attire. Il s'y rend en 1878 pour visiter l'Exposition Universelle... et y reste.

Adolphe loue un petit local dans le 17^e arrondissement rue Brunel et y installe un atelier. Il trouve deux commanditaires auxquels il inspire confiance bien qu'ils ne le connaissent pratiquement pas, M. de Graffenried puis M. de Montgeron. Tout à côté, il inaugure bientôt une école de vélocipède.

L'idée est géniale. Aux amateurs qui apprennent non sans difficulté, à tenir en équilibre sur ces hautes machines que sont les "Grand-Bi", les moniteurs font comprendre que les meilleures sortent des ateliers Clément où en 1880 on compte 150 ouvriers. Quelques années passent et un jour, une chance extraordinaire se présente sous la forme du *pneumatique Dunlop*.

Voici d'ailleurs comment Clément a raconté lui-même l'histoire :

— « L'origine du pneumatique en France ? Rien de plus simple. « J'étais, à l'Exposition de 1889, membre du Jury dans la section *carrosserie*. Le *constructeur de vélocipèdes* que j'étais alors, était un animal « inconnu dans la faune des salons ; faute de mieux on l'avait classé dans « la carrosserie, j'étais donc carrossier. Un jour, par le plus grand des « hasards, je lisais une revue anglaise publiée à Dublin et dans laquelle le « coureur journaliste Mercredy racontait les essais surprenants qu'il avait « faits en course d'un vélocipède muni de caoutchoucs pneumatiques...».

« Depuis quelque temps déjà, j'avais eu l'idée d'essayer sur ma bicyclette un système de caoutchouc creux que je m'étais efforcé de perfectionner ; imaginez un tube de fort tuyau d'arrosage sectionné, dans lequel j'introduisais une tringle en fer circulaire qui se raccordait à elle-même par filetage et boulons pour maintenir le tuyau d'arrosage en place au fond de la jante ; le tuyau était un peu plus long de vingt centimètres, on pouvait l'écartier aux extrémités pour visser la tringle, puis on le ramenait ensuite en place. C'était donc, si vous le voulez bien, une sorte de *pneu à tringle indéjantable*. il ne lui manquait qu'une chose, « c'était d'être gonflé avec de l'air comme un pneumatique...»

« *Dès que les opérations du jury de 89 furent terminées, je décidais que j'irais immédiatement en Angleterre...* ».

Voici, Adolphe à Londres avec son ami Alfred de Civry qui parle parfaitement l'anglais.

Ils entreprennent de visiter, dans Holborn Viaduc, les boutiques des grands constructeurs de l'époque : Humber, Singer, Rudge et d'autres.

« Grande déception : on avait entendu parler de cette invention absurde, de ce pneu "en ciment", indémontable, inaccessible et crevable, l'idée ne tenait pas debout et aucun fabricant anglais sérieux n'avait voulu l'adopter.»

A Coventry, le grand industriel Singer confie :

— « On m'a offert ce brevet pour 275 livres. Je n'ai même pas voulu examiner cette proposition ridicule. D'ailleurs il s'agit d'une invention irlandaise, or nous savons tous que s'il arrive que les Irlandais soient parfois des poètes de talent ou de charmants humoristes, en matière industrielle, ce sont des rêveurs. Allez voir à Birmingham, mais ne vous entêtez pas.»

A Birmingham, Adolphe entre en rapport avec le directeur de l'agence propriétaire de l'invention nouvelle, Harvey Du Cros, qui lui permet d'essayer un vélocipède équipé de pneumatiques : Après un parcours de 100 km, il demande la licence du pneu Dunlop pour la France.

L'affaire ne sera conclue que l'année suivante. Et non sans difficultés. Harvey Du Cros a besoin de capitaux, il veut en échange de la licence, que Clément se rende acquéreur de 2000 actions Dunlop à 1 livre pièce. En bon Picard, il hésite. En échange de son or, on va lui donner des morceaux de papier qui pourraient du jour au lendemain perdre toute valeur.

— Une affaire extraordinaire dit Alfred de Civry. C'est la fortune pour toi.

Finalement, Clément se décide.

— Savez-vous ce que me rapportèrent ces cinquante mille francs dans la suite ? interrogera bien plus tard Adolphe. Cinq millions tout simplement.

Ce ne fut pas « la » fortune, mais le début de son énorme fortune.

En 1891, Clément se sépare des commanditaires de ses débuts. Il a maintenant les moyens de poursuivre seul son chemin. Deux ans après il crée le *Vélodrome de la Seine* sur de vastes terrains situés à Levallois-Perret.

Un vent de concentration souffle sur l'industrie du vélocipède. Adolphe se laisse absorber par un nouveau consortium « Clément-Gladiator-Humber » qui s'installera dans les usines Darracq au Pré-Saint-Gervais. C'est Fernand Charron, son futur gendre qui prend la direction du groupe franco-anglais au capital de 22 millions de francs-or, très élevé pour l'époque. Adolphe Clément est gros actionnaire et principal fournisseur de pièces détachées grâce notamment à son usine de Mézières.

Vers 1896, Adolphe se met à construire des tricycles à pétrole équipés de moteurs De Dion, puis en janvier 1897 sort une voiturette Clément-Gladiator à moteur à brûleurs horizontaux de 2 HP 3/4, dite Clément-Michaux. En 1898, une autre voiturette Clément-De Dion fut équipée d'un moteur de cette marque.

Informé des projets d'extension de la maison Panhard-et-Levassor qui est à la pointe de la construction automobile, Clément a fait l'acquisition des terrains entourant l'usine à la porte d'Ivry. Si bien qu'à la mort d'Emile Levassor, il est appelé en 1897 au conseil d'administration des *Anciens Établissements Panhard et Levassor* dont il devient président le 31 mai 1899 à la suite de la démission de M. René Panhard. Trois ans plus tard, le 19 septembre 1902, il donnera à son tour sa démission, car, déclara-t-il au conseil « il ne m'est vraisemblablement plus possible étant donné mes nombreuses et toujours plus multiples occupations, de donner à la présidence d'une société aussi importante, tous les soins qu'elle comporte. »

A vrai dire, sa position paraît inconfortable. Dès 1899, avec l'autorisation de la firme, il a sorti une voiturette légère, la Clément-Panhard conçue par le capitaine dit commandant Krebs, directeur technique des usines Panhard, à moteur arrière monocylindre horizontal de 3 C.V.

Le début du siècle voit disparaître le vélodrome de Levallois, remplacé par une fort belle usine dotée de machines-outils ultra-modernes importées des États-Unis. De là, sortira le 1^{er} novembre 1903 la 4 R bien en avance sur son temps, où l'on voit la main d'un ingénieur de grand talent : Barbarou qui sera bientôt embauché par la firme allemande Benz.

Mais, coup de tonnerre : le consortium Clément-Gladiator-Humber qui, par ailleurs, fabrique dans son usine du Pré-Saint-Gervais des véhicules "Gladiator" équipés du moteur Clément 4 cylindres de 12/16 HP signifie l'interdiction d'utiliser commercialement le nom de Clément vendu en 1894.

Soit, dit Adolphe, nullement gêné, mes automobiles porteront la marque « Bayard » fabriquée par les Établissements Clément.

Pourquoi Bayard ?

Parce qu'une statue du « Chevalier sans peur et sans reproche » se trouvait et se trouve encore devant ses usines de Mézières, rappelant la victoire remportée en 1521 sur Charles-Quint qui fut contraint de lever le siège de la ville.

Et aussi parce qu'il y fabrique depuis quelque temps un carburateur de marque "Bayard".

Par la suite, il voulut légaliser cet emprunt et ajouter Bayard à son nom patronymique. Il s'en ouvrit à son ami Aristide Briand qui, ministre des Affaires Etrangères, se chargea de faire aboutir le pourvoi en Conseil d'Etat.

L'affaire traînait, si bien qu'un jour l'intéressé étant venu relancer Briand, à la Chambre des Députés, celui-ci fit porter en séance, à Louis Barthou, alors Garde des Sceaux, un billet portant simplement : «Et Clément ? » ce qui voulait dire « où en est le dossier ? ».

Barthou, sur le dos du billet, répondit :

« Si tu veux bayarder Clément
Je ne pourrai que me soumettre
Mais si Peugeot en veut autant
Dans quel cycle allons-nous nous mettre ? »

Peu de temps après, Clément était « bayardisé » et le terme resta dans la famille.

Le marché anglais s'offre, disponible. Clément qui entretient d'excellentes relations avec le comte de Shrewsbury of Talbot prend une importante participation dans une société créée par ce dernier pour construire outre-Manche des Clément-Talbot qui deviendront par la suite des Talbot tout court.

Une opération analogue échoue en Italie.

1904 - Clément reçoit la Légion d'Honneur tandis que ses automobiles participent aux principales compétitions européennes. Son fils aîné, Albert, débute, dans le monde des courses ; aux éliminatoires de la coupe Gordon-Bennet, en Argonne, au volant d'une Clément-Bayard de 80 C.V., il termine 6^e et le 8 octobre aux États-Unis, le voici second, dans la coupe Vanderbilt, sur le circuit de Manhattan.

Les usines de la rue Michelet à Levallois sortent en 1906 une série de 600 « fiacres » pour la *Compagnie Générale des voitures de Paris*. C'est un landaulet à capot « Alligator » - le radiateur se trouvant reporté contre le tablier - doté d'un moteur 4 cylindres de 10/14 H.P., arbre à cames unique à trois paliers. Ce moteur arrivait de la fonderie avec la partie supérieure du carter adaptée. Mais pas de prise directe car il aurait fallu verser une redevance à son inventeur : Louis Renault.

Nous arrivons à l'année 1907 qui marquera dans la vie d'Adolphe. D'abord le 25 avril, sa fille Jeanne épouse Fernand Charron, ex-champion cycliste, qui avait acquis une certaine célébrité comme pilote de course sur Panhard.

Moins d'un mois plus tard, Albert, le fils ainé, s'entraîne sur le circuit de la Seine-Inférieure - ou de Dieppe - pour le grand prix de l'Automobile-Club de France, au volant d'un bolide de 100 H.P. Déporté dans le virage de Saint-Martin-en-Campagne, il heurte un tas de terre en redressant sa direction. Le véhicule fait un bond terrible. Des débris on retire le corps d'Albert, sans vie. Il n'avait pas 24 ans.

En novembre, le mari de sa fille aînée, Dumont, un ingénieur distingué, meurt à son tour, de maladie.

La maison Clément-Bayard n'abandonne pas les épreuves sportives. Elle engage des pilotes célèbres : Rigal, le Belge Lucien Hautuast. Ce dernier, le 26 novembre 1908, au grand prix d'Amérique, à Savannah, se classe 5^e, premier des voitures françaises.

Adolphe veut jouer un rôle dans sa ville natale et le 9 juillet 1907, il achète à Pierrefonds à la dame Sophie Blanc, épouse divorcée du prince Constantin Radzivill, la station thermale (aujourd'hui disparue), l'hôtel des Bains et le casino, le restaurant des Bains, les écuries, l'établissement des « bains de bouche » et le lac, de près de 5 hectares.

Pour ses amis et ses relations politiques ou d'affaires, il veut une chasse. Dans ce but, il se rend acquéreur du domaine de Lessart-Vivières, de 230 hectares, propriété de Pierre Bérard de Chazelles, ancien préfet et de son épouse Marie de Bertier.

Une partie des biens provient de la maison abbatiale de Valsery, près de Cœuvres, de l'ordre des Prémontrés. Vendus en application de la loi du 14 mai 1790, ils devinrent l'année suivante la propriété de Lavoisier, guillotiné en 1794.

Sur le prix de vente fixé à 175 000 francs, Clément verse comptant 60 000 francs « en bonnes espèces de monnaie ayant cours » dit l'acte.

« Quant aux 115 000 francs de surplus, M. Clément s'oblige à les payer dans les délais de 2 ans, de ce jour, par moitié, d'année en année » ; avec un intérêt de 4 % l'an.

Le 14 mai 1910, le solde sera réglé ainsi qu'en fait foi un acte dressé ce jour-là par M^e Briand, notaire à Villers-Cotterêts.

Et le nouveau propriétaire de l'Essart achètera encore, par parcelles, plus de 150 hectares. 132 actes seront établis par M^e Briand entre 1908 et 1939 dont seulement 3 pour la succession.

Mais Adolphe a beaucoup de projets en tête. Depuis quelques années, cet esprit curieux s'intéresse à la locomotion aérienne.

Son usine a fourni des moteurs au millionnaire brésilien Santos Dumont pour ses dirigeables semi-rigides. En 1909/11, il fabriquera en série quai Michelet « La Demoiselle » du même Santos Dumont : « Le plus vite, le plus léger et le plus petit aéroplane du monde » dit la publicité. Poids : 110 kg, armature en bambou. Prix : 7 500 francs.

Clément confie donc la direction des usines du quai Michelet à son gendre Charron, pour peu de temps car, un matin, ce dernier donne sa démission. Personne ne connaît la cause de la rupture. L'ingénieur Guillelmon qui a été directeur commercial des Cycles Clément puis est revenu chez Bayard, prend en charge la destinée des usines d'automobiles.

Puis il se consacre à sa nouvelle passion, les dirigeables, ou comme l'on disait à l'époque, les AERONATS.

Si l'on en reparle en ce début du XX^e siècle c'est que l'avènement du moteur à combustion interne relativement léger et de faible volume a permis de résoudre le problème de la propulsion.

Adolphe s'attache l'ingénieur Capazza et commande en 1908 à la société ASTRA - dans laquelle il a des intérêts - le dirigeable « Clément-Bayard I », de 3500 m³, long de 56,25 m, avec un ballonnet compensateur de 23 mètres, d'une capacité de 1 100 m³. A l'arrière un empennage souple composé de 4 ballonnets coniques. Une nacelle de 28,50 m de long, portant un moteur Clément-Bayard de 120 HP actionnant une hélice de 5 mètres tournant à 380 tours/minute.

Le gouvernement russe l'achète, mais à l'issue d'une démonstration, à Sartouville, le dirigeable manque son atterrissage et tombe dans la Seine. Il ne sera pas remis en état.

Clément a fait édifier à La Motte-Breuil, dans l'Oise, non loin de Pierrefonds, sa ville natale, un hangar qui doit lui permettre de mettre à l'abri ses dirigeables, avec l'énorme avantage d'avoir le ravitaillement en hydrogène assuré à peu de frais car pour l'usine de produits chimiques de la société Bozel-la-Motte, c'est un sous-produit pour lequel elle est heureuse de trouver acquéreur.

Un certain Coquerel avait eu vent des projets de Clément-Bayard. Il achète pour une somme modique le terrain mitoyen et comme le personnel, lors des manœuvres de départ ou d'arrivée, ainsi que les nombreux curieux envahissent sa propriété, il met en demeure son voisin de l'achepter. L'affaire traîne en longueur si bien, qu'exaspéré, le sieur Coquerel fait édifier de grandes charpentes en bois, de 15 mètres de long sur 16 mètres de haut supportant des tiges métalliques pointues réunies entre elles par un système de piquets et de barbelés.

Le 31 août 1912, le Dupuy-de-Lôme, destiné à l'Armée française, sortant pour un essai de recette, fut plaqué par le vent sur le système défensif de Coquerel et subit de sérieux dégâts.

D'où un procès. Nonobstant les articles 552 et 544 du Code civil, Coquerel fut condamné à payer la remise en état de l'enveloppe et à supprimer sous quinzaine les constructions nuisibles.

Avant d'en arriver à ce litige, Adolphe avait fait construire sur les plans de l'ingénieur Sabathier, le Clément-Bayard II qui fit ses premiers essais en 1910 et participa aux grandes manœuvres de septembre 1910 en Picardie. A son bord, le commandant Ferrié réalisa la première liaison par sans-fil Air-sol et Adolphe la première traversée de la Manche en dirigeable.

Voici le récit de cet exploit publié dans le supplément littéraire du *Petit-Parisien*, daté du 30 octobre 1910 sous le titre :

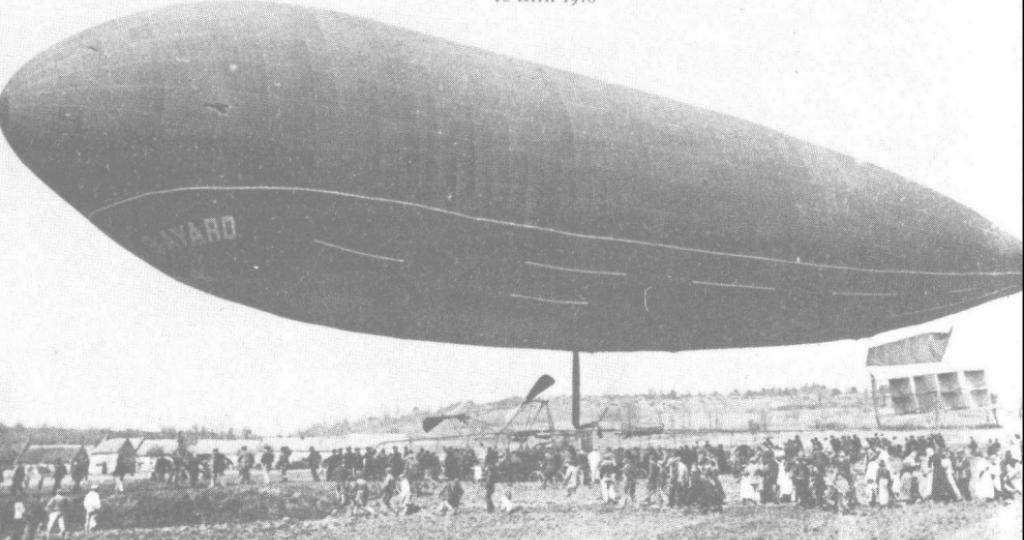
De Compiègne à Londres en dirigeable

« Pour la première fois un dirigeable vient de traverser le détroit du « Pas-de-Calais et cet exploit vient d'être accompli par le Bayard-Clément « qui en moins de six heures a réussi, sans escale, le raid Lamotte-Breuil - « Londres.

« Comme le *Petit-Parisien* l'avait annoncé, le dirigeable Bayard-Clément attendait depuis huit jours, en son hangar de Lamotte-Breuil, « un temps favorable pour tenter la traversée de la Manche et gagner « Londres.

« Les pluies et les brouillards retardèrent longtemps son départ. Enfin « un jour le temps quoiqu'un peu brumeux, étant favorable, le départ fut « décidé...

Environ de Compiègne. - BERNEUIL. - LA MOTTE-BREUIL
Le " Clément-Bayard II " après un vol d'essai est ramené à son Aéro-Parc de La Motte
18 Avril 1910



« ... Le « lâcher-tout » fut bientôt ordonné et à 7 heures 15, le *Bayard-Clément* s'éleva majestueusement dans les airs ...

« ... Poursuivant sa route à belle allure, le *Bayard-Clément* surplombait « Amiens, à huit heures et demie, puis Abbeville et arrivait à dix heures et « demie à Boulogne.

« Sans s'arrêter pour se ravitailler, comme cela avait été prévu, le dirigeable s'engageait aussitôt sur le détroit et prenait la direction de Folkestone, convoyé par trois torpilleurs et un contre-torpilleur.

« ... Sans un arrêt, sans une défaillance, le *Bayard-Clément* menait à bien le raid qu'il avait entrepris.

« Il arrivait bientôt en vue de la capitale anglaise, passait au Cristal-Palace à midi 35, puis venait évoluer au-dessus de Londres, où, après « avoir franchi la Tamise, il passait sur la Cité, puis au-dessus de l'Église « Saint-Paul ...

« ... Le *Bayard-Clément* a couvert les 270 kilomètres qui séparent à vol « d'oiseau, Lamotte-Breuil de Londres en cinq heures dix minutes. »

Le *Daily Mail* devenu propriétaire de l'aéronef pour 16 000 livres le donna au gouvernement anglais qui ne put l'utiliser faute de personnel compétent.

Mais le Clément-Bayard II avait effectué 38 ascensions dont 24 dirigées par le constructeur en personne.

Du coup, nos chefs militaires enthousiastes obtinrent du gouvernement les crédits nécessaires à une commande de plusieurs « croiseurs aériens » dont l'*Adjudant-Vincenot* en 1911, du nom d'un aérostier mort dans l'explosion de « La République » le 25 septembre 1909, et le *Dupuy-de-Lôme* en 1912.

L'*Adjudant-Vincenot* « premier croiseur ayant satisfait aux épreuves militaires », annonçait à l'époque la publicité, commence dès l'année de sa sortie d'usine par collectionner les records du monde : d'altitude (1 967 mètres) le 19 juin 1911, de distance en circuit fermé (614 kilomètres) et de durée (16 h. 20) les 7 et 8 juillet.

Il participe en septembre aux manœuvres du 6^e corps d'armée en effectuant une reconnaissance de 500 kilomètres en 13 h. 30, avec transmission de renseignements au sol par T.S.F.

Après quelques modifications, il bat, les 27 et 28 juin 1914, en 35 heures 19 minutes, son propre record de durée.

La Grande Guerre arrive. Le capitaine Joux qui commandera l'Aéronaut jusqu'au 26 octobre 1915, reçoit, à Toul, l'ordre suivant :

« Sur la demande du chef du service d'information, le poste de T.S.F. sera enlevé du dirigeable. On emportera pour assurer les communications aériennes, un panier de pigeons voyageurs ».

Signé IZARD

Il effectuera 28 missions de reconnaissance et de bombardement au-dessus des lignes ennemis. En 1916, 5 missions de bombardement avec le

capitaine Paquignon. A la dernière, l'aéronef s'écrase à Mouilly (Meuse), heureusement dans nos lignes mettant ainsi fin à sa 231^e ascension.

Clément-Bayard a également construit en 1931 un dirigeable de type «éclaireur» : *Le Montgolfier* - sans avoir reçu de commande ni conclu un marché - doté d'hélices propulsives à pas variable et d'une hélice horizontale, également à pas variable pour faciliter les ascensions.

Répondant à un souhait formulé par l'aérostation militaire, il réalisa en 1915 un aéronat souple de 24 000 m³, le *Général Meusnier*. Un échec qui ne lui est pas imputable.

En 1917, le Haut-Commandement ayant décidé de ne plus utiliser les aéronefs décidément trop vulnérables, il cesse de s'y intéresser.

Durant les quelques années qui précèdent la Grande Guerre, Clément-Bayard construit également des avions, même un avion blindé, mais dans ce domaine, il ne paraît pas avoir réussi à s'imposer bien que les appareils sortis de ses usines aient une silhouette résolument moderne.

Détail curieux : la plupart sont équipés du moteur *Gnôme* rotatif à 7 cylindres, à refroidissement par air, une merveille à l'époque car il développe 50 HP pour un poids de 50 kg. C'est ce moteur qui a permis à Henry Farman de battre - le 28 août 1909 à Bétheny, près de Reims - le record du monde de durée : 180 kilomètres parcourus en 3 heures, 4 minutes, 56 secondes. Il a été conçu et construit par un ingénieur de grande classe, Laurent Séguin.

A Pierrefonds, aux élections municipales de 1919, Adolphe, maire sortant, est élu, péniblement, le dernier de la liste. Aussi envoie-t-il sa lettre de démission au sous-préfet de Compiègne. Mis au courant par son successeur qui, curieux hasard, s'appelle aussi Clément (Ernest), «le conseil regrette cette décision et décide qu'une lettre de remerciement soit adressée à M. Clément» (Adolphe).

En mettant fin à ses activités municipales, Clément-Bayard cesse de s'intéresser à sa ville natale : la station thermale, le casino, le restaurant des Bains, restent fermés et ne rouvriront jamais leurs portes.

Mais l'esprit d'entreprise n'a pas disparu en lui.

Ses usines qui durant le conflit ont travaillé pour la défense nationale sont de nouveau disponibles. Adolphe veut reprendre la fabrication des automobiles, bien que vivant la plupart du temps dans sa propriété «Le Paradis» à Sainte-Maxime. Du quai Michelet, sortent notamment une 8 HP, d'après un modèle mis au point en 1915, une 12 HP à radiateur à l'avant, toutes deux de 4 cylindres qui paraissent laisser le public indifférent.

En 1922, André Citroën dont les affaires sont en pleine expansion cherche des usines. Il offre à Clément-Bayard de lui acheter les installations de Levallois équipées de machines-outils très modernes ; Adolphe en demande un bon prix. A Citroën, qui ne parvient pas à se décider, il déclare :

«— Comment pouvez-vous hésiter alors que le fronton de l'usine et toutes les grilles portent déjà vos initiales A C».

CITROËN part d'un grand éclat de rire et conclut l'affaire. Le nom de «*Clément-Bayard*» disparaît pour toujours du monde de l'industrie française.

Adolphe, dans une semi-retraite, administre les affaires dont il a conservé la propriété et ses intérêts dans différentes firmes. Sur la Côte d'Azur, on le voit souvent aux commandes de son hydravion *Lioré-Olivier*. Le 16 mai 1928, il est à Paris pour assister à des conseils d'administration. Arrivé devant son domicile, avenue Foch, son chauffeur, ouvrant la portière le trouve mort, d'une crise cardiaque.

M. SUCHET
Comte d'Albufera

(1) « Cent ans d'automobile française » - 1 vol. 357 pages 1984
Flammarion éditeur -