



Charles-Armand Trépardoux
1853 - 1920
Pionnier de l'automobile

Sur la route qui mène de Paris à Maubeuge, le bourg de La Capelle est un lieu de passage fréquenté de la Thiérache. Au siècle dernier il devient célèbre par ses haras et ses courses de chevaux. Plus près de nous dans son tableau historique, Pierre Sergent y évoque avec émotion le passage des premières automobiles : Bollée, Clément-Bayard, Panhard-Levassor, Peugeot et De Dion-Bouton. Probablement ne sait-il pas que le fondateur de cette dernière marque était Charles Trépardoux familialement lié par sa mère à ce pays.

En France et en Allemagne, après 1880, le développement des techniques contribuant à la création de l'automobile fait appel à des inventeurs venus d'horizons très divers, des mécaniciens, des ingénieurs, des chimis-

tes, des métallurgistes. L'association d'Albert de Dion (1856-1946) avec Charles Trépardoux et Georges Bouton (1847-1938) est l'une des plus remarquables par son ingéniosité, par la force de sa créativité et la rapidité de son expansion. Sans apports industriels importants, mais avec un savoir-faire inventif exceptionnel, ils sont capables en quelques années de proposer à la clientèle, à prix fixes, des véhicules de voyage fiables que l'on voit figurer à l'Exposition de 1889.

C'est à Paris, en 1853, rue Férou proche de St-Sulpice que voit le jour Charles-Armand Trépardoux. Originaire d'Évaux dans la Creuse, son aïeul Antoine (1800-1880) s'est fixé dans la capitale vers 1825, y exerçant le métier de coutelier et de mécanicien. Son frère Pierre-Charles (1829-1901) poursuit la même activité. Née en 1819 à La Capelle, sa mère Marie-Delphine-Julie Lignier est issue d'une famille de commerçants. Son aïeul maternel, Joseph Héloin y est huissier royal ; sa mère Clémentine-Esther est encore mineure au moment de sa naissance, et son père est inconnu. En 1847 aux Batignolles-Monceaux (Seine), elle épouse Alexandre Delaistre, originaire de Reims, son aîné de dix-huit ans, et veuf en premières nocces de Marie-Anne de Montrichard décédée à St-Quentin. A son tour, il disparaît l'année suivante.

Fils d'une veuve, Charles-Armand Lignier porte d'abord le nom de sa mère, et bientôt celui de son père. Pour des raisons inconnues, ce dernier garde le célibat, mais semble présent aux côtés de son fils dans tous les moments importants de sa vie. En 1868, il l'oriente vers des études techniques sérieuses ; Charles Trépardoux est admis à l'école des Arts et Métiers d'Angers. L'enseignement y dure trois années. En 1873, il sert dans le Génie ; de retour à Paris, il exerce une activité de dessinateur industriel. En 1877, il épouse Marie Joly qui bientôt décède. Rue de Clignancourt où il vit, il entre en contact avec un mécanicien également domicilié avec sa famille dans cette importante artère du nord de Paris : c'est Georges Bouton. Peu de temps après, il épouse la sœur de celui-ci, Eugénie (1854-1890). Son beau-frère est un professionnel avec une solide expérience derrière lui. Les deux hommes décident de travailler en commun dans un atelier indépendant proche de la rue de La Chapelle.

À l'exception de Georges, la famille Bouton est formée d'intellectuels et d'artistes. Son aïeul, Charles-Marie (1781-1853) fut un peintre de renom, un homme d'affaire novateur. En 1822, avec L.J.M. Daguerre, il était cofondateur du Diorama, entreprise originale de spectacles panoramiques et fantastiques, établie à Paris près du boulevard du Temple. Son succès s'étant confirmé, l'année suivante ils créaient à Londres une salle identique qu'il dirigea de 1830 à 1840.

Trépardoux et Bouton sont deux hommes pleins de talents et de compétences, qui ne manquent pas d'idées ni de projets. Ces deux perfectionnistes de la mécanique construisent des instruments scientifiques de précision pour des amateurs fortunés, des matériels pour cabinets de physique, ou bien des locomotives de salon et des modèles réduits de bateaux à vapeur. Leurs commanditaires sont principalement la maison Ducretet, tôt spécialisée dans le matériel téléphonique, et la maison Giroux, emblème du

prestige parisien. Celle-ci, établie sur le boulevard des Italiens, rassemble et offre à une clientèle d'élite un large choix de marchandises, objets rares et luxueux. Héritier de la grande tradition mercière à laquelle appartenait la famille Daguerre qui lui est apparentée, Giroux s'était vu concéder en 1839 la fabrication et la vente du premier matériel photographique. A la fin de 1881, ou au début de 1882, c'est là qu'un client remarque une petite machine à vapeur, une merveille de mécanique et d'ingéniosité. Cet homme est le jeune comte Albert de Dion dont l'imagination se passionne pour la propulsion mécanique. Les circonstances qui le conduisent jusqu'à l'atelier du passage Léon sont rapportées dans de nombreux ouvrages. Sa promptitude et son enthousiasme croissent encore lorsqu'ils lui apprennent certains de leurs projets liés à la réalisation d'une chaudière d'un type nouveau. Celle-ci permettrait de construire des véhicules légers autotracés, entreprise jusque là irréalisable. Après quelques hésitations, un accord de collaboration est trouvé : de Dion financera les travaux de ses deux partenaires, leur assurant une rémunération et l'achat des fournitures.

Cette association conclue en 1882 fait l'objet d'un acte de société commerciale, enregistré à Paris sous le nom «Trépardoux et Cie», ingénieurs-constructeurs. Charles Trépardoux, ayant seul le titre et les références d'un ingénieur diplômé, donne son nom à l'entreprise. Durant cette première année, le travail est intense, motivant fortement les deux hommes. L'aboutissement de leur labeur arrive au printemps de l'année 1883, avec le dépôt d'un brevet pour une chaudière originale de type vertical, dite multitubulaire à petits tubes et à circulation. Ses qualités et avantages consistent en une chauffe et une vaporisation très rapides de l'eau, conduisant à une faible consommation de coke. Synthétiquement et préfigurant le message publicitaire à venir, on peut dire qu'elle répond aux critères suivants : légèreté, puissance, économie. Bientôt appliquée à la traction terrestre, les associés présentent leur premier quadricycle à vapeur. En toute objectivité, il est permis de reconnaître qu'il s'agit là d'un rapide succès, même si les essais du prototype ont été périlleux. Dans le très sérieux journal *La Nature*, Gaston Tissandier le décrit ainsi, en août 1884 : «Il y a quelques semaines, on a vu expérimenter, avenue de la Grande-Armée, à Paris, une voiture à vapeur qui excitait vivement la curiosité des passants. Le fait a été signalé dans les journaux politiques et plusieurs de nos lecteurs nous ont demandé des renseignements à ce sujet. Nous allons accéder à leur désir en décrivant la nouvelle voiture à vapeur qui est due à M.M. le comte A. de Dion, G. Bouton et C. Trépardoux. L'appareil se compose de deux trains que des ressorts, doubles par derrière, et simples par devant, réunissent au châssis de la voiture sur lequel sont fixés le générateur et le moteur. Le tout est donc supporté par des ressorts, et les roues sont garnies de caoutchouc. Les roues directrices arrière sont folles, sur deux essieux indépendants ; ces essieux portent chacun une manivelle reliée par une bielle d'accouplement qui reçoit du levier de direction placé à la droite du conducteur, un mouvement transversal de gauche à droite, ou de droite à gauche. La voiture est actionnée par deux moteurs oscillants, indépendants. Le diamètre des cylindres est

de 7 cm, et la course des pistons de 10 cm. Le nombre de tours pour une vitesse de 40 kilomètres à l'heure est de 450 environ, soit 900 coups de piston à la minute. La pression de vaporisation atteint 9 kilos de vapeur par kilogramme de coke. La voiture de M.M.A. de Dion, G. Bouton et C. Trépardoux, fait très peu de bruit ; elle fonctionne sans échappement visible de vapeur ni de fumée, et tourne dans une circonférence de 2,50 m de rayon ; elle doit atteindre sur une bonne route, une vitesse de 40 km à l'heure».

Ayant quitté l'atelier de l'avenue de Malakoff, ils s'installent à Puteaux, rue des Pavillons, sur un terrain plus vaste, qui comporte plusieurs hangars servant de bureaux et d'ateliers.

En 1885, ils mettent au point un véhicule plus puissant, équipé d'une chaudière de plus forte capacité : c'est un phaéton, présenté dans la presse, notamment dans *l'Illustration*, et de nouveau dans *La Nature* : «le véhicule se présente sous la forme d'un élégant phaéton, où quatre personnes peuvent tenir place à l'avant, tandis que le mécanicien se tient à l'arrière. Le châssis de la machine est monté sur quatre roues. Les deux roues de l'avant sont directrices ; elles ont 0,8 mètre de diamètre. A cheval sur les deux roues motrices, est placée la chaudière, le réservoir à combustible, les appareils d'alimentation et le siège du chauffeur. Au-dessous du châssis, on a disposé les cylindres moteurs et la transmission différentielle qui rend les roues motrices en même temps solidaires et indépendantes. Le voyageur de droite a sous la main la direction et le changement de marche qui suffisent à la conduite de la voiture. Il peut la diriger, la manœuvrer en avant ou en arrière, et accélérer ou ralentir la vitesse. La provision d'eau peut fournir un trajet de 40 kilomètres, et celle de charbon pour 100 kilomètres. La vapeur d'échappement est séchée avant sa sortie dans l'atmosphère, de sorte qu'elle est absolument incolore. La voiture peut tourner dans une courbe de 2 mètres de rayon. La chaudière, avec tous ses accessoires, pèse 400 kilogrammes ; elle est tubulaire, inexplosible et à circulation. La mise en pression ne dépasse pas 10 à 15 minutes. Les deux pistons ont 10 centimètres de diamètre, et de longueur de course. La vitesse de cette voiture est de 30 kilomètres à l'heure ; elle peut gravir des rampes de dix pour cent, à une vitesse de 8 kilomètres à l'heure. Elle est bien suspendue, et sa confection est celle des voitures de luxe». Aussi cette voiture de tourisme devient-elle célèbre par le nom de son propriétaire, M. Henri Ménier, fabricant de chocolat à Noisiel.

A côté du développement de l'automobile naissante, la chaudière Trépardoux voit son application étendue à des canots de dix mètres dont les essais sont menés sur la Seine, distante de quelques pas des ateliers. Avec des résultats excellents, les constructeurs la proposent pour la propulsion de bateaux plus importants, notamment des yachts de plaisance. Ils participent à des régates avec «*l'Éclair*» et «*le Météore*», lesquels munis d'une chaudière compound en tandem à quatre cylindres, tournant à cinq cents tours, pulvérisent les records de vitesse. Voyant que les performances nautiques de leur chaudière sont remarquées par les meilleurs professionnels, ils ambitionnent de la présenter aux services de la Marine. Cette ouverture

vers la fourniture possible à une grande administration, éveille un intérêt nouveau et passionné pour Charles Trépardoux et pour son beau-frère. Georges Bouton connaît le travail de chaudronnerie et de mécanique des grandes entreprises comme Les Forges et Chantiers de la Méditerranée, au Havre, et également des sociétés Hermann-Lachapelle et Claparède à St-Denis, qui sont des fournisseurs réguliers des ministères de la Guerre et de la Marine. Au XIX^e siècle, le génie maritime et les industries qui lui sont rattachées, constituent une des parties les plus nobles de l'industrie nationale française, en concurrence fréquente avec leurs homologues étrangères telles que l'Angleterre, l'Allemagne ou la Suède pour le coulage des aciers. Ingénieur des Arts et Métiers, Charles Trépardoux en connaît globalement les structures, supervisées et commandées, pour la grande majorité d'entre elles, par des ingénieurs polytechniciens, élite nationale destinée à l'organisation des armées et de leurs matériels. C'est donc à cette administration puissante qu'il va devoir se mesurer, avec l'appui de la direction de l'arsenal de l'armée de Terre de Puteaux, commandé par le chef d'escadron Contresty, déjà intéressé par ses voitures à vapeur.

Cette collaboration s'engage en 1886 ; Charles Trépardoux s'adresse au ministre de la Marine : *«le torpilleur, étant un engin d'attaque, doit : - se dissimuler le plus possible ; - avoir la plus grande vitesse possible ; - tenir la mer le plus longtemps possible sans ravitailler ; ce qui nécessite : - les plus petites dimensions ; - la force motrice la plus considérable sous le plus petit volume ; - la provision de combustible la plus grande. Au point de vue du moteur, les constructeurs sont arrivés à établir des types de machines puissantes et légères et tenant peu de place. On peut dire que l'économie générale d'un torpilleur, dans l'état actuel, dépend exclusivement de son générateur de force motrice. Le générateur qui sera, en même temps, le plus puissant et le plus petit de dimensions, donnera donc le torpilleur le plus parfait.*

Nous venons, Monsieur le Ministre, vous offrir un système de générateur qui sous un poids moindre et dans un emplacement plus restreint, donne une puissance supérieure à celle des générateurs actuellement à bord des torpilleurs». Signé : Trépardoux et Cie.

La commission d'examen des inventions présidée par M. de Maupéou, déclare que ce type de générateur est simple et peu encombrant, comparé aux chaudières Bigot, Penelle et Belleville, et que sa visite et son nettoyage sont faciles. Rendant un avis favorable, elle conclut en autorisant des essais sur canot. Un marché de gré à gré est souscrit le 4 octobre 1886, pour la fourniture d'une chaudière, destinée au port de Brest. Son poids ne doit pas dépasser 725 kg ; elle doit supporter à froid une pression intérieure de 16 kg ; elle sera payée au prix de 2 180 F ; elle équipera un canot de 8,85 m.

Si ce premier essai concerne une petite embarcation, sa finalité est bien de la proposer à l'équipement des navires torpilleurs dont il convient de restituer la place à cette époque. Apparu en 1878, le torpilleur, navire léger de surface, caractérisé par sa rapidité de manœuvre et sa grande vitesse, est dû à l'Anglais Thornycroft. L'amiral Aube, ministre de la Marine, est

partisan à outrance de ce type d'engin dont 51 unités sont construites de 1879 à 1886. Les commandes sont passées aux constructeurs anglais, ainsi qu'à la Société nouvelle des Forges et Chantiers de la Méditerranée, aux sociétés Normand et Claparède. Ces bateaux mesurent entre 25 et 35 mètres selon leur classe. Très vite les chaudières françaises se montrent insuffisantes en performance. La Marine enjoint les fournisseurs de les améliorer : les sociétés de La Loire, de La Gironde, du Creusot, les Établissements Cail ; tous protestent, alléguant qu'ils satisfont aux spécifications du ministère.

Au mois de juillet 1887, la Direction du Matériel fait connaître ses résultats : «la chaudière pour canot de 8,85 m, du système Trépardoux, essayée au port de Brest, a donné de très bons résultats. Elle est supérieure aux chaudières Bigot, Belleville, et Oriolle tant sous le rapport de la puissance que de la légèreté». Le directeur des Constructions Navales, Clément, ajoute : «les avantages sont assez importants ; les essais doivent être étendus et poursuivis». L'ingénieur Montchoisy propose également une extension des essais : «en présence des difficultés que l'on rencontre pour les chaudières des torpilleurs, j'estime que l'essai proposé par M. Trépardoux serait utile et qu'il y aurait lieu de l'inviter à fournir, comme il le propose, un appareil de son système. Cet essai pourrait se faire sur le torpilleur 15, dont la chaudière Thornycroft devait être remplacée par une chaudière de type C.M. Trépardoux devrait être invité à faire une nouvelle étude dans laquelle il me semble qu'il serait bon de ne pas dépasser le poids de 6 500 kg des anciennes chaudières Thornycroft. La surface de chauffe devrait être au moins égale à 65 mq».

La commande de cette chaudière fait naître beaucoup d'espérance dans la nouvelle compagnie - De Dion, Bouton et Trépardoux - constituée au mois de juillet précédent. La construction est sous-traitée à St-Chamond, par les établissements Imbert-Frères ; en effet, avec une hauteur dépassant 2 mètres et un diamètre aussi important, les ateliers de la rue des Pavillons sont nettement insuffisants.

Il est intéressant d'examiner les statuts de la nouvelle société dont la raison sociale fait désormais apparaître les noms des trois fondateurs, et en premier lieu celui d'Albert de Dion. En effet, devant les résultats positifs et prometteurs obtenus par les associés dans le domaine de la traction terrestre et dans celui des générateurs de vapeur, elle se doit bien d'honorer le nom de leur promoteur et mécène dont le goût mondain de la publicité y voit le moyen légitime d'accroître sa notoriété personnelle :

«Il est formé entre M. Albert de Dion et Messieurs Trépardoux et Bouton une société en nom collectif, ayant pour but l'exploitation d'un système de chaudières à vapeur, breveté en France et à l'étranger, incluant les dits brevets et tous autres pris ultérieurement en commun.» Suit l'énumération des brevets déposés en France, et en Angleterre, Allemagne, Italie, Espagne, Belgique, Autriche-Hongrie, Russie, ainsi qu'aux Etats-Unis. MM. Bouton et Trépardoux apportent à la société une part de droit au bail, une part de propriété des dits brevets, chacun pour vingt-cinq pour cent. Les bénéfices d'exploitation sont répartis entre eux à parts

égales, à la hauteur de vingt pour cent, M. de Dion recevant les soixante restants. L'article 16 de ces statuts stipule que MM. Trépardoux et Bouton doivent consacrer exclusivement tout leur temps et tous leurs soins aux affaires de la société. Chacun d'eux perçoit par quinzaine la somme de 100 F jusqu'à ce que leur part dans les bénéfices ait atteint la somme de 2 600 F ; au-delà, ils perdent le droit à ce prélèvement.

Les clauses de ce contrat montrent qu'après des débuts incertains et même aventureux, les associés commencent à compter et à parler chiffre d'affaires lorsque se confirment la qualité de leurs produits et les besoins de la clientèle. L'entreprise doit se structurer rapidement pour faire face à ses commandes, s'organiser pour que travaille efficacement sa trentaine d'ouvriers-mécaniciens.

Car l'année 1887 voit également l'apparition d'un nouveau tricycle à vapeur, léger et rapide. Dans la revue *La Nature*, le vicomte de la Tour du Pin en parle ainsi : « j'ai fait construire pour mon propre usage un tricycle de ce type. Je m'en sers depuis six mois et j'ai parcouru quelques centaines de kilomètres à mon entière satisfaction. C'est une distraction des plus agréables que de diriger cette minuscule locomotive qui obéit avec la plus grande précision à la volonté de son conducteur. En résumé, le nouveau tricycle de MM. de Dion, Bouton et Trépardoux est parmi les petits moteurs routiers jusqu'ici réalisés, l'un des mieux réussis et des plus pratiques. » En avril de cette année, Georges Bouton lui-même réalise une démonstration mémorable dans la première course de vélocipèdes à vapeur, effectuant le parcours Neuilly, Suresnes, Versailles et retour, en une heure et quatorze minutes, ayant atteint la vitesse record de 60 km à l'heure.

Charles Trépardoux apparaît bien intégré à la vie locale de la commune de Puteaux. En 1888, il est élu conseiller municipal, aux côtés du maire Charles Chenu. Entre autres, il est chargé de la commission des travaux dans laquelle il va promouvoir le prolongement de la ligne de tramways allant de Marly-le-Roi à Rueil-Malmaison, à la Porte Maillot en passant par Puteaux-la Défense et le pont de Neuilly. Ces projets convergent admirablement avec la mise au point de leurs tracteurs à vapeur qui seront opérationnels en 1892 et le resteront au-delà de 1900, adaptés aux wagons-tramways dont ils sont les motrices, et à d'autres types de véhicules utilitaires comme les arroseuses de la ville de Paris. Bientôt élu second adjoint au maire, il se trouve ensuite premier adjoint, fonction qu'il occupe jusqu'à son départ de ce conseil en 1894, alors qu'il participe à une autre étude importante, celle de la construction du pont de Puteaux ouvert en 1895 et détruit moins d'un siècle plus tard pour laisser place à un ouvrage de plus grande capacité.

Avec des programmes d'études et de fabrication devenus importants, la jeune firme est soumise aux besoins qu'exige le développement d'une diversification d'activité, entre la locomotion terrestre et les chaudières marines. L'année 1889, avec son Exposition Universelle crée une grande attraction vers Paris, où l'inauguration de la Tour Eiffel marque une fois de plus l'avancée du progrès industriel lié à la puissance du machinisme.

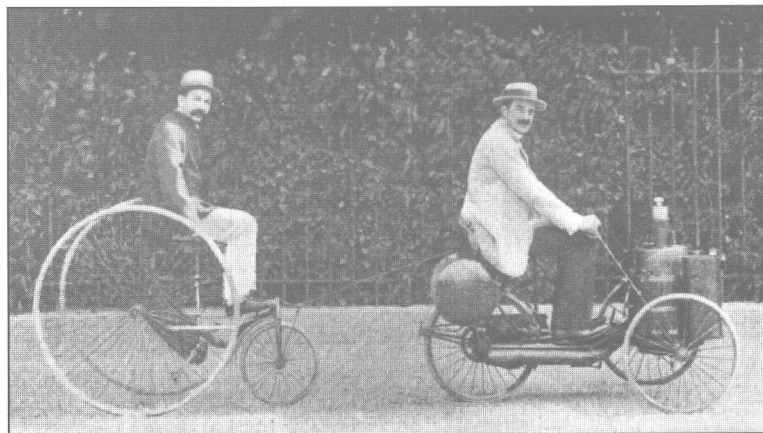
La société - De Dion, Bouton et Trépardoux - expose des chaudières de grande puissance, qui fonctionnent dans le Pavillon Geneste-Herscher de l'esplanade des Invalides. L'exposition et la vente des automobiles à vapeur est concédée, en exclusivité, à un homme d'affaire Fernand Méréle. C'est sous son nom que sont exhibés les tricycles et les quadricycles dont les démonstrations publiques sont remarquées, et lui valent une médaille d'argent. Il faut noter et insister sur le fait que ces véhicules automobiles sont proposés aux acheteurs sur catalogue, étant également exposés en permanence chez le concessionnaire, rue Lauriston, dans le quartier des Champs-Élysées. Selon les modèles et la puissance, leurs prix varient de 2 800 à 4 400 F. Les quadricycles présentent une bonne stabilité, permettant à quatre personnes de voyager sur des distances allant jusqu'à deux cents kilomètres, à une vitesse régulière de 40 km à l'heure, et exceptionnellement 60 km à l'heure sur de bonnes routes. Les systèmes de transmission ont été améliorés ; ce sont de véritables véhicules de voyages, très robustes.

La collaboration entre Méréle et la firme de Puteaux donne des résultats assez satisfaisants, sans que nous connaissions le chiffre de leurs ventes. Ces types de voitures, tricycles ou quadricycles, restent toutefois peu confortables, laissant le conducteur et ses passagers soumis aux aléas des intempéries. Néanmoins, si nous revenons à l'époque contemporaine, les démonstrations réalisées en 1990, aux commandes de *La Marquise* par M. Moore, collectionneur britannique, sur le trajet de Londres à Brighton, permettent de vérifier positivement leurs performances routières, à un siècle de distance, rapportées également par Louis Lockert dans son ouvrage sur les voitures à vapeur, publié en 1896. Cet auteur prétend aussi qu'Albert de Dion poursuit la construction de véhicules-tracteurs à vapeur, de plus grande puissance, permettant de remorquer des calèches spacieuses et confortables, identiques à l'attelage dans lequel il parviendra en première place à l'arrivée de la course de Paris à Rouen en juillet 1894.

A partir de 1890, le moteur à pétrole retient sérieusement l'attention des constructeurs. Quelle est l'attitude des associés de Dion, Bouton et Trépardoux face à une technique différente de la leur ? Alors, le pétrole en tant que carburant offre peu de fiabilité en raison de sa médiocre qualité. De plus, la puissance de ce moteur reste faible en raison de son rythme inférieur à cinq cents tours. Par ailleurs, la locomotion électrique s'affirme elle aussi comme une possibilité de propulsion, sans que l'on puisse préjuger de son avenir. De 1891 à 1892, parvenus à la croisée des chemins, les associés de Puteaux se voient de nouveau et plus encore confrontés à la nécessité d'une orientation et de choix industriels entre la voiture lourde, les voitures concédées à Méréle, les chaudières marines, et le développement du moteur à explosion auquel de Dion affirmera postérieurement avoir donné immédiatement tout crédit d'avenir. N'oublions pas non plus les perfectionnements mécaniques dans les transmissions, le roulement, les suspensions, qui font l'objet de plusieurs dépôts de brevets.



Voiture de Dion, Bouton et Trépardoux, La Marquise ; datée de 1884 par le Veteran Car Club de Grande-Bretagne. Elle appartient à M. T. Moore qui en a assuré la complète restauration depuis 1987. Au mois de mai 1991, celui-ci s'est vu décerner le premier prix au Festival vaporiste de Dudley, sous l'égide des British Coals. Actuellement, cette voiture est considérée comme étant le véhicule automobile en état de marche le plus ancien au monde.



*Charles Trépardoux tracté par A. de Dion.
Tricycle léger 1886-87*

Le comte de Dion participe intensément à la vie publique et mondaine de Paris. Les familles Trépardoux et Bouton vivent à Puteaux, rue des Pavillons, au contact permanent des ateliers. En 1890, un deuil cruel les frappe, lorsqu'après la naissance de son second fils, décède Eugénie Bouton, l'épouse aimée de Charles Trépardoux. Perte douloureuse, créant un vide affectif et familial important dont le retentissement intime mérite d'être noté, contribuant peut-être, en arrière plan, à la détérioration de ses relations avec Albert de Dion. L'intérêt de celui-ci pour le moteur à pétrole sert-il de catalyseur à leurs querelles, à leurs divergences de vues techniques et industrielles, Charles Trépardoux considérant que le comte est en proie à l'effet d'un nouveau caprice d'enfant gâté, négligeant l'avenir de leurs chaudières marines. Georges Bouton préfère le flegme et la réserve, laissant échapper ces mots : « Pourquoi pas ? Qui peut dire ? », ainsi que le rapporte Duncan. Son beau-frère, au caractère plus grave et intransigeant, agacé par le comportement désinvolte du comte-mécanicien, play-boy incorrigible, adulé par la haute société parisienne, s'adresse à lui en termes très directs.

Au début de 1893, cette situation conduit à leur séparation, une rupture profonde, complète et irréversible. Les deux hommes se sont mutuellement blessés ; immédiatement, l'aristocrate efface toutes traces de son ancien associé, chassant des mémoires le nom de celui qu'il va tenter de railler publiquement dans les années qui suivent. Juridiquement, la Société de Dion Bouton et Trépardoux est dissoute le 27 mai 1893. Charles Trépardoux conserve des droits d'exploitation sur un certain nombre de brevets, notamment les chaudières légères. L'année suivante, l'acte de constitution de la Société de Dion Bouton stipule, de façon nouvelle, que le comte, à l'instar de son associé Georges Bouton, doit consacrer tout son temps et tous ses soins aux affaires de la société, obligation dont il s'était dispensé précédemment, l'ayant bien évidemment imposée à ses associés ainsi que la pleine propriété de leurs inventions. Dans sa retraite, Charles Trépardoux entraîne F. Mérelle, le concessionnaire opportuniste. Lockert en parle ainsi : « on peut se demander pourquoi en 1893, après un commencement d'exploitation qui constituait un succès réel, M. Trépardoux se sépara de ses associés, entraînant avec lui M. Mérelle. Il fut l'un des plus ardents propagateurs de la locomotion à vapeur, et l'un des ingénieurs qui ont le mieux réussi la construction de ce genre d'appareils ». L'exacte réalité des faits est difficile à établir en l'absence de témoignage formel.

Venant de passer l'âge de quarante ans, Charles Trépardoux met fin à son veuvage en épousant Héloïse Godot. La famille quitte Puteaux pour aller vivre à Colombes, rue de Paris. Il apparaît que les affaires commerciales, avec Mérelle, sont peu durables. L'ingénieur conçoit différents matériels, tels que des pompes à incendie ou des moteurs compound, applications diversifiées de sa chaudière légère. Des brevets sont déposés en 1896. Il éprouve maintes difficultés dans cette reconversion sans que nous sachions sa réelle volonté de poursuivre dans cette voie. Déception, méfiance du milieu parisien, dans un tissu familial qui s'est étiré alors que sa propre famille demeure lointaine, tout l'incite à changer d'horizon pour aller vivre dans les forêts du Nivernais, à St-Aubin-les-Forges où son beau-père possède un vaste domaine. En 1920, il meurt à Arcueil près de Paris.

La firme De Dion-Bouton connaît une transformation profonde lorsque son capital en 1898 est considérablement augmenté par la venue dans la société du baron de Zuylen, allié de la famille Rothschild. Cette assise financière qui lui faisait défaut lui permet de poursuivre rapidement sa croissance et d'acquérir une place prépondérante dans la construction automobile. A la différence de ses congénères qui se contentent d'assembler et de monter des pièces d'origines diverses, De Dion-Bouton invente et crée ses organes de propulsion (blocs moteurs), de transmission, de freinage, assure la construction complète de ses voitures en petites séries jusqu'à la carrosserie, et leur vente auprès de la clientèle. En 1905, plus de trois mille personnes y sont employées, dans des ateliers très étendus situés le long de la Seine à Puteaux. Aujourd'hui entièrement disparus pour faire place à des immeubles de grande hauteur, leur souvenir se perpétue par leurs noms donnés à cette voie importante, le quai de Dion-Bouton. Leurs archives industrielles ont été dispersées, ou plus certainement détruites au moment de la démolition des bâtiments peu avant 1970. En 1983, le Conseil général des Hauts-de-Seine a érigé à l'emplacement de leurs premiers ateliers une plaque commémorant l'œuvre considérable de ces pionniers.

Francis TRÉPARDOUX

Sources d'archives

INPI, brevet 155206 du 1^{er} mai 1883, additions du 7 avril 1884, et du 15 octobre 1886. AD. Hts de Seine, fonds du greffe de l'ancien département de la Seine, actes de sociétés : constitution du 12 juillet 1887, dissolution du 3 juin 1893, constitution du 6 décembre 1894. A. de Paris, état-civil, registre du commerce D³²U³ 98/99, DQ⁸ 1742, D²M³ 109. Ministère de la Défense, S.H.M. Vincennes 5DD I - III/418 Trépardoux, arch. de l'Armement Chatelleraut, APX Puteaux ing. général Viviez brochure du centenaire 1975. AM Puteaux, délibérations du conseil municipal 1888, folio 49. Archives Préfecture Police Ba Bb 916, rapport 15601 du 13 mai 1893 duel à l'épée entre MM. Trépardoux et de Dion. Arch. nat. MC LXV 852, F¹⁴ 3904/8348. Arch. départ. Yvelines 7M 80. Arch. départ. Aisne, La Capelle. Arch. départ. Nièvre, St-Aubin-les-Forges (état civil).

Bibliographie

Bertin (E.) Chaudières marines, Paris 1896.
Bishop (C.W.) La France et l'Automobile, Paris Gémier 1971.
Caralp (H.) Chaudières et Machines de la Marine de Guerre, Paris Chalamel, 1896.
Dolfus Histoire de la Locomotion terrestre, l'Illustration 1935.
Lockert (L.) Traité des véhicules automobiles, Paris 1896.
Mérelle (F.) Les Voitures à vapeur, Revue d'Alsace 1892.
Reynaud (C.) La Préhistoire de la Moto dans le monde, Lacour 1989.
Souvestre (P.) Histoire de l'Automobile, Dunod P., 1896.
The Automobile ent. publishing UK, vol. 8, n° 9, nov. 1990.
La France automobile - 1895 et suiv.
Le Génie civil - 1889, 26 p. 413 chaudières de torpilleurs.
La Locomotion automobile - 1893 et suiv.
Revue encyclopédique Larousse, 1891. Générateurs Trépardoux et Serpollet.
Revue Maritime, 1898, chaudières à tubes d'eau.
Le Vélocipède illustré, 1891 et suiv.

Nous remercions toutes les personnes et institutions qui ont bien voulu par leur aide contribuer à la réalisation de ce travail.