



Histoire de l'industrie automobile à Orléans

L'histoire de la société commence en 1864 lorsque Jean -Pierre Delaugère (1810-1868), issu d'une famille de cardeurs originaire de Bourgogne, s'associe à son fils Henri pour développer, au sein d'une entreprise de carrosserie dénommée « Delaugère Père et Fils », une activité ayant débuté fin 1855.

Installée tout d'abord au 89 de la rue d'Illiers, au centre d'Orléans, la société a pour objet la fabrication, l'achat et la vente de voitures et généralement tout ce qui se rattache à la carrosserie.

En 1872, quatre ans après le décès de Jean-Pierre, Henri s'associe à son jeune frère Emile.

Puis la société « Delaugère Frères », ainsi constituée, se transforme en 1890 en société en nom collectif « Delaugère et Cie » avec l'arrivée de Félix, l'aîné des quatre enfants d'Henri.

A cette époque, la maison Delaugère a acquis une solide réputation dans la région orléanaise pour son sérieux et la qualité de ses réalisations qui allaient des petites voitures à bras au fiacre en passant par les breaks, dos à dos, wagonnettes, omnibus de famille, mylord, buggy, etc...

A la fin des années 1890, les progrès réalisés en matière de motorisation amènent les Delaugère à s'y intéresser de très près et ainsi à construire les premiers moteurs de la maison dans un atelier rue des Bons Etats à l'angle de la rue d'Illiers. Et lors de la première exposition automobile à Paris en 1898, comme bon nombre d'autres pionniers de l'industrie automobile, le constructeur orléanaise présente un tricycle avec un moteur maison.

Après différents tâtonnements et des essais à l'occasion des courses de motocyclistes dont celle en 1899 entre Olivet et Salbris, le véhicule présenté au salon international de 1900 permet à la société Delaugère de remporter une médaille d'argent Grand module et à Monsieur Romain, le collaborateur du constructeur, de remporter une médaille d'argent.

Recommandée par le Touring Club de France et le premier Guide Michelin de 1900, l'entreprise est « capable de faire de grosses réparations, distribuant de l'essence de marque Motonaphta et pouvant accueillir 10 véhicules ». Orléans ne comptait alors que trois mécaniciens Delaugère, Barbillion (rue du Chariot) et France (faubourg Banner).

Dans ce cadre et pour passer à un stade de production plus en rapport avec ses ambitions, la famille Delaugère fait fabriquer dès 1901 ses moteurs par une entreprise de construction de minoteries et d'installations hydrauliques dirigée à Meung-sur-Loire par Charles Victor Clayette ingénieur des Arts et Métiers.

Pour rationaliser cette coopération, son fils Maurice, ingénieur des Arts et Métiers, s'allie en 1903 à la famille Delaugère. Dans la foulée, ils font construire une usine moderne d'une superficie d'environ 22 000 m² dont 10 000 m² en bâtiments au n°16 du faubourg Madeleine.

La même année, ils éditent leur premier catalogue en vue de la VI^{ème} exposition d'automobiles au Grand Palais fin 1903. Ce catalogue fait ressortir la combativité de la nouvelle équipe capable d'exécuter des carrosseries pour les châssis de toutes marques. Ils assurent ainsi leur promotion, présentant leurs voitures légères de 2 à 8 places avec moteurs de 6 à 40 chevaux, châssis droit bois armé et, notamment, même levier pour la commande des vitesses et de la marche arrière ! On y trouve des dessins d'un omnibus coins ronds, d'un camion aux couleurs de la brasserie orléanaise « GAVOT frères », d'une berline de voyage à « cabine » avancée rappelant les diligences et d'un tonneau au capot alligator.

Après 1903, 1906 constitue un deuxième tournant d'importance dans l'évolution de la société « E.et F. Delaugère et M. Clayette » alors transformée en société en commandite par actions « Delaugère, Clayette, Frères et Cie », avec l'arrivée d'Henri Clayette ingénieur des Arts et Manufacture et frère de Maurice. Le capital de la société est porté de 450 000 à 1 500 000 francs.

Les investissements se concrétisent alors notamment par la participation de la société aux salons internationaux de Madrid en 1907 et de Londres en 1908 (*médaille d'or*) ainsi que par le déplacement en 1908 de leur succursale de la rue Goujon à Paris depuis 1904 au n°98 de l'avenue Kléber à Paris.

Dans les années qui suivent, Delaugère et Clayette se distingue par l'installation d'agents à l'étranger notamment à Sydney et à Buenos-Aires, par sa recherche dans la réalisation d'un camion correspondant aux besoins des armées, par sa consécration en 1912 et en 1913 lors des épreuves militaires d'endurance (ses camions types 4 LO puis LO2 sont primés par le Ministère de la Guerre) et enfin par l'adoption en 1913 du moteur sans soupape sous licence Mustad, Fischer.

Durant la guerre, Delaugère et Clayette livre des camions au Ministère de la Guerre (15 par mois en 1916) mais aussi des obus traités à partir d'ébauches (2000 par semaine début 1915) et identifiés sous le sigle « GQ ».

La reprise des activités après la Grande guerre se caractérise par une rationalisation de la production au détriment de la variété des carrosseries dont la société avait jusqu'alors tiré principalement son prestige et par la création, la dernière, en 1921 d'un moteur 6 cylindres de 21 HP.

Dans un contexte de crise économique et de vive concurrence découlant de la taylorisation, et suite au décès de leur père le 21 novembre 1922, les frères Clayette quittent l'entreprise. Le constructeur orléanais privé de motoristes, dont Henry parti alors chez Renault, fait appel aux moteurs Ballot qui équiperont plus de 300 exemplaires du châssis type V produits entre 1923 et 1925 avec 3 types de carrosseries (berline, torpédo et boulangère) et, en moindre grand nombre, des châssis de type Y pour de grosses berlines et W et des fourgons.

Confronté à de graves difficultés, et après avoir essayé de s'en sortir par la fabrication de « batteuses automobiles », Félix Delaugère se trouve contraint dès 1925 de remettre la destinée de son entreprise entre les mains de Panhard et Levassor dont il était concessionnaire depuis quelques années. La production de Delaugère et Clayette s'arrête en 1926 et l'entreprise devient un sous-traitant de Panhard et Levassor avant que Félix et un autre actionnaire ne lui cèdent leurs actions en 1928.

Les ouvriers se sont alors vu confier la carrosserie d'imposantes et superbes Panhard et Levassor dont les 6 cylindres sans soupapes et les Panoramiques.

En 1934, après le décès de Félix, la mention « Delaugère, Clayette et Cie » figurant sur le fronton des ateliers est effacée et Pierre, l'aîné de ses trois enfants, devient directeur du site.

Avec l'arrivée en 1936 de la fameuses Dynamic, la première voiture aérodynamique avec volant central de Panhard et Levassor dont monseigneur Courcoux évêque d'Orléans se porte acquéreur, la production à Orléans a vu son activité se réorienter. L'activité carrosserie s'est en effet limitée aux cabines de camions, caisses de fourgonnettes et petites pièces telles les coffres de chars Panhard et Levassor.

L'importante activité d'assemblage, de garnissage et sellerie menée parallèlement à la carrosserie a permis aux ouvriers de travailler sur les X86 (surnommées Louis XV en raison de leurs formes galbées), la Dynavia, une étonnante voiture dessinée par Louis BIONIER¹, les Dyna Z, les PL17 et sur les barquettes Junior dont les châssis et carrosseries étaient réalisés par la Sté Guillot Pelletier avenue de la gare à Orléans.

Mais à son tour Panhard et Levassor sollicite le soutien de Citroën qui, après lui avoir fait fabriquer des pièces pour sa propre production dans l'usine d'Orléans, ne tarde pas à l'absorber.

Peu de temps après l'usine d'Orléans est alors abandonnée puis rasée en 1973 pour laisser la place à un groupe d'immeubles dénommé « Résidence Beaumont ».

La durée de société Delaugère et Clayette, dont le siège a été déplacé en 69 rue de Lubeck à Paris, n'en a pas moins été prorogée jusqu'au 30 septembre 2000. Mais sans attendre cette échéance, Delaugère et Clayette a été absorbée en 1978 par GEFCO, une filiale de Citroën au travers d'une réorganisation des filiales du nouveau groupe PSA Peugeot Citroën.

Au bilan, Delaugère et Clayette, dont la carrosserie constituait le métier de base, aura produit environ 3000 voitures et 29 types de moteurs de 2 à 6 cylindres de 2 à 80 HP dont un sans soupape, ce en près de 30 ans.

Assurément, Delaugère est un des rares carrossiers hippomobiles à s'être rapidement adapté à l'évolution des techniques avec le renfort de Monsieur Romain puis des Clayette et à s'être aussi durablement distingué par la qualité de sa production jusqu'à ce que la taylorisation mise en œuvre chez ses principaux concurrents ne lui soit fatale.

Suite à la disparition de Delaugère et Clayette puis de Panhard et Levassor, le département du Loiret a accueilli plusieurs autres constructeurs automobiles en qualité d'équipementier : Renault à Saint-Jean-de-la-Ruelle (1946-1997), Michelin à La Chapelle-Saint-Mesmin (1951-1991), Simca, Simca-Chrysler et enfin Talbot à Sully-sur-Loire (1960-1997) suivi de nombreux autres équipementiers automobiles dont l'installation a été précédée en 1853 par celle d'Hutchinson toujours en activité à Amilly près de Montargis.

Deux des départements voisins au sein de la Région Centre-Val de Loire ont subi une évolution plus ou moins similaire avec pour origine les constructeurs automobiles Rolland-Pilain (1905-1932) à Tours et Brouhot (1898-1911) à Vierzon.

La culture de l'industrie automobile au sein de cette région a permis d'attirer en 1962 à Romorantin le constructeur automobile René Bonnet racheté en 1964 par Matra qui a fait, jusqu'à sa disparition en 2003, la fierté de la Région Centre par les prouesses technologiques développées.

Pour assurer la préservation du patrimoine industriel, le Conseil général du Loiret a acquis en 1991 une des vingt-six Delaugère et Clayette restant en circulation, une des plus remarquables.... revendue en 2012.

La mémoire de l'industrie automobile orléanaise est rappelée par l'apposition de deux plaques commémoratives sur chacun des sites ayant été occupés par Delaugère et Clayette, par la dénomination, à Orléans, d'une rue Delaugère dans le quartier Saint-Marceau et d'une rue Delaugère et Clayette dans le quartier Madeleine et par le Delaugère et Clayette Club qui œuvre à la consolidation de l'histoire automobile de la région orléanaise.

Delaugère et Clayette Club 509, rue de Fleury 45160 Saint-Hilaire-Saint-Mesmin
Tél. 06 77 69 26 45 E-Mail : pasdelaugere@gmail.com
Site : <http://delaugereclayette.com>

¹ célèbre carrossier ayant œuvré au profit de Panhard puis de Citroën.