

# PUTEAUX ET DE DION-BOUTON



140 ANS DE LÉGENDE

# INTRODUCTION

## PUTEAUX, BERCEAU DE L'AUTOMOBILE :

La révolution industrielle apporte à partir du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle de **considérables changements** dans les villes de la banlieue parisienne. Des ateliers, puis des usines s'installent notamment le long de la Seine et bouleversent le paysage. On passe de **petites villes artisanales et agricoles à d'importantes villes industrielles**. La population augmente fortement et devient rapidement ouvrière.

**Puteaux**, autrefois petit village entre Paris et le Mont-Valérien, ne fait pas exception. De **nombreux ateliers s'y implantent**. Ils sont, pour une grande part, spécialisés dans la mécanique, la carrosserie, puis **l'automobile**.

En 1922, on compte 14 fabricants d'automobiles, 5 fournisseurs pour les constructeurs, 14 réparateurs, 5 carrossiers, 3 fournisseurs pour les carrossiers, 10 fabricants de cycles et motocycles, 4 fournisseurs pour ces derniers, 4 garages, 36 mécaniciens et 4 fabricants de radiateurs d'automobiles ! Il y a alors environ 37 500 habitants. Cela fait un constructeur automobile pour 2 678 personnes et un mécanicien pour 1 041, ce n'est pas si mal !

Pour la majorité, ce sont des petits ateliers de quelques personnes. Quelques entreprises, plus grandes, se dégagent.

## LA CRÉATION DE DE DION-BOUTON

Malgré ce que son nom laisse entendre, la marque De Dion-Bouton a été fondée par trois personnes : les ingénieurs **Charles Trépardoux** et **Georges Bouton**, et le comte **Jules-Albert de Dion**. Les deux premiers ont un atelier de fabrication de machines à vapeur à Paris. En 1882, après l'émerveillement du comte devant l'une de leur création, les trois hommes s'associent.

## L'INSTALLATION À PUTEAUX

En 1883, la nouvelle entreprise que l'on appelle alors **Trépardoux et Cie** s'installe à Puteaux, dans les Hauts-de-Seine. Pourquoi ce site en particulier ? Parce que **le territoire est attractif** : en bord de Seine, à proximité de Paris, sur une ligne de chemin de fer. Parce qu'il y avait aussi une opportunité à saisir : la société s'installe dans un ancien atelier de machines à vapeur. L'occasion fait le De Dion ! Rapidement l'usine s'agrandit et se fixe au **36 quai National** (aujourd'hui quai De Dion-Bouton).







## LES PREMIERS VÉHICULES À VAPEUR DE DION-BOUTON

Il y a 140 ans, l'entreprise De Dion-Bouton posait ses valises à Puteaux. Elle se lança dès le début dans la construction automobile... à toute vapeur !

En 1883, De Dion-Bouton fabrique des chaudières. Trois personnes s'attèlent à la tâche : Jules-Albert de Dion, futur député et sénateur, Georges Bouton et Charles Trépardoux, tous deux ingénieurs. Ils ont alors l'idée d'associer la chaudière à la mise en mouvement d'un véhicule.

Le premier véhicule est un quadricycle, décrit comme une « machine trépidante et crachant le feu »\*. Son corps est fabriqué par les frères Renard, constructeurs de cycles à Puteaux. La chaudière est placée à l'avant, entre les deux roues. Elle permet de les entraîner avec deux courroies. Le combustible utilisé pour la vapeur est du pétrole !

Un incendie provoqué par un accident de combustible (qui amuse, dit-on, beaucoup le public, mais beaucoup moins Jules-Albert de Dion...) oblige à revoir le véhicule. Le pétrole est remplacé par du coke (variété de charbon). Plusieurs modèles sont développés, avec une alternance entre traction avant et traction arrière. Un système d'alimentation automatique de la chaudière est essayé en 1885, mais sans succès. Les quadricycles roulent à environ 60 km/h !

À partir de 1887, De Dion-Bouton souhaite alléger les véhicules qui se sont alourdis. C'est alors qu'est construit le premier tricycle à vapeur. Il y a deux roues à l'avant et une à l'arrière. Les rayons sont métalliques et la chaudière est placée entre les deux roues avant. Alors que le modèle est amélioré plusieurs fois, on ajoute en 1892 les fameux pneumatiques Michelin sur les roues.

En parallèle des tricycles, De Dion-Bouton continue de développer les quadricycles. Mais les différentes innovations ne satisfont pas les constructeurs, surtout Jules-Albert de Dion. Celui-ci s'intéresse alors de près aux moteurs à pétrole. Ce n'est pas du goût de Charles Trépardoux, qui souhaite continuer uniquement avec la vapeur. Georges Bouton, lui, hésite... Les relations entre les deux premiers se détériorent. En mai 1893,



Tricycle à vapeur De Dion-Bouton conduit par Jules-Albert de Dion, 1888, Archives de Puteaux, 2Fi849.



Autobus à vapeur De Dion-Bouton, 1898, photo tirée de Images du passé 1882-1927, op.cit.



Quadricycle à vapeur De Dion-Bouton, 1883, photo tirée de Images du passé 1882-1927, op.cit.

ils se battent même en duel et Charles Trépardoux finit par quitter l'entreprise.

En 1895, sort le fameux monocylindre à explosion De Dion-Bouton. L'entreprise ne délaisse cependant pas tout de suite la vapeur. Elle continue à être utilisée pour les plus gros véhicules, comme les tracteurs ou autobus, jusqu'à ce que le moteur à pétrole soit suffisamment puissant, dans les années 1900-1910.

\* De Dion-Bouton, Images du passé 1882-1927, texte de Ch. Baudin, Paris, éditions Blondel de la Rougery, 1937 (Archives de Puteaux, DDB 114), p. 8. Les informations suivantes sont tirées du même chapitre.

### LE SAVIEZ-VOUS ?

Le chauffeur était la personne qui s'occupait de la chaudière. Par dérivé, on l'utilise aujourd'hui en synonyme de conducteur.



## LE MOTEUR À EXPLOSION, UNE FABRICATION PUTÉOLIENNE



Affiche publicitaire De Dion-Bouton présentant une Populaire (Archives de Puteaux)

Précédemment dans l'histoire De Dion-Bouton : Fâché contre Jules-Albert de Dion, Charles Trépardoux a claqué la porte ! Le pétrole l'a emporté sur une amitié de dix ans. Désormais, Jules-Albert de Dion et Georges Bouton sont seuls dans cette grande aventure... à explosion.

### LE MONOCYLINDRIQUE À EXPLOSION

À partir de 1889, De Dion-Bouton développe un moteur fonctionnant au pétrole : le moteur à explosion. Les premiers brevets sont pour des moteurs en étoile. C'est en 1895 que le monocylindre à explosion, qui fait ensuite la réputation et la popularité de la marque, est inventé. Ce moteur tourne à près de 2 000 tours par minute, alors que celui de ses concurrents tourne à environ 600 tours. Il est vendu à d'autres marques comme Renault ou Corre pour équiper leurs véhicules.

### LE TRICYCLE À PÉTROLE

Chez De Dion-Bouton, le monocylindre équipe d'abord des tricycles. Ceux-ci gagnent très vite en popularité. Au Salon du Cycle de Berlin en 1897, De Dion-Bouton est récompensé par le Grand Prix.

Si le tricycle à pétrole est très bien coté, on lui présente cependant un défaut : de n'avoir qu'une seule place. Une remorque peut être accrochée à l'arrière. Il est également possible de fixer un siège à l'avant, au niveau du guidon !

### LE VIS-À-VIS (1899-1901)

Les tricycles sont très populaires mais ne sont pas très pratiques pour les familles. De Dion-Bouton développe alors une voiturette appelée vis-à-vis, car les banquettes se font face. Les vis-à-vis, produits de 1899 à 1901, sont équipés d'un moteur monocylindrique. La clientèle peut personnaliser son véhicule notamment sur le choix de la capote, de l'emplacement des phares (à pétrole) ou encore des banquettes. Un vis-à-vis roule environ à 25 km/h.

Le vis-à-vis est modifié pour faire une voiturette de livraison.

### LES POPULAIRES (1902-1906)

L'assise n'est pas pratique sur les vis-à-vis. De Dion-Bouton réfléchit alors à une nouvelle disposition des sièges et du moteur. Le moteur est ainsi mis à l'avant, la personne qui conduit sur la place avant droite (pour mieux voir le bord de la route), et les personnes passagères derrière.

Les Populaires sont d'abord équipées d'un monocylindre. De nouveaux modèles proposent aussi très vite un moteur deux cylindres.

Une Populaire roule à environ 30-45 km/h, tout à fait suffisant pour une conduite en ville aujourd'hui ! C'est à partir de cette époque que De Dion-Bouton se lance dans la réclame moderne ! Mais ça, c'est une autre histoire...



Jules-Albert de Dion sur un tricycle à pétrole, vers 1900



Cab électrique De Dion-Bouton, 1900

### LE SAVIEZ-VOUS ?

En 1900, De Dion-Bouton innove en proposant une voiture électrique ! Mais les technologies ne sont pas au point : les accumulateurs sont très lourds pour une autonomie assez faible.







## LES PREMIÈRES COURSES AUTOMOBILES

Dès l'autonomisation des vélocipèdes avec un moteur d'abord à vapeur puis à pétrole, le lien est fait avec le sport. En avril 1887, un tricycle à vapeur De Dion-Bouton s'élance pour une première démonstration à l'occasion d'une course vélocipédique. Un beau prologue pour faire démarrer les courses automobiles sur les chapeaux de roues !

### La première course officielle : Paris-Rouen (1894)

Après des épreuves éliminatoires, la première véritable course automobile, organisée par *Le Petit Journal*, a lieu le 22 juillet 1894. Les 21 voitures s'élancent de la Porte Maillot à Paris pour rejoindre Rouen, sur un parcours de 126 kilomètres. Parmi elles, une De Dion-Bouton à vapeur, conduite par Georges Bouton. Il ne s'agit pas d'une course de vitesse : le jury prend en compte la maniabilité du véhicule et sa sécurité. C'est ainsi que, même si la De Dion-Bouton arrive la première, elle n'obtient que la seconde place.



Voiture à vapeur De Dion-Bouton lors de la course Paris-Rouen, 1894, Archives de Puteaux

### Le Tour de France en automobile (1899)

Du 16 au 24 juillet 1899, le journal *Le Matin* organise, avec l'autorisation de l'ACF (Automobile Club de France) un tour de France. Ancêtre des rallyes, la course, au départ de Paris, se fait en sept étapes, sur un total de 2 350 kilomètres : Nancy, Aix-les-Bains, Vichy (par Roanne), Périgueux (par Tulle), Nantes (par Ruffec), Cabourg (par Falaise) et Saint-Germain (par Évreux). 32 voitures sont au départ ; seulement 21 passent la ligne d'arrivée. Des motocyclistes disputent également la course : sur 31 motos, 26 sont équipées d'un moteur De Dion-Bouton !



Voitures De Dion-Bouton lors du raid Pékin-Paris, 1907, Archives de Puteaux

### Le Pékin-Paris (1907)

En janvier 1907, *Le Matin* met au défi de relier Pékin à Paris en voiture. Aussitôt, Jules-Albert de Dion le relève ! Le 10 juin, cinq chauffeurs sont sur le départ : Auguste Pons sur une Contal, le prince italien Scipione Borghese sur une Itala, Georges Cormier et Victor Collignon chacun sur une De Dion-Bouton, et Charles Godard sur une Skyper. C'est le premier raid automobile de l'histoire ! Le trajet de 16 000 kilomètres est semé d'embûches : absence de route, marécages, ravitaillement difficile, désert, etc. Les coureurs sont vus comme des héros et les dernières étapes sont souvent l'occasion d'un banquet en leur honneur ! C'est le prince italien qui remporte la course le 10 août, avec 21 jours d'avance sur ses adversaires. L'arrivée est triomphale !



## LE TOUR DE FORCE de Jules-Albert de Dion

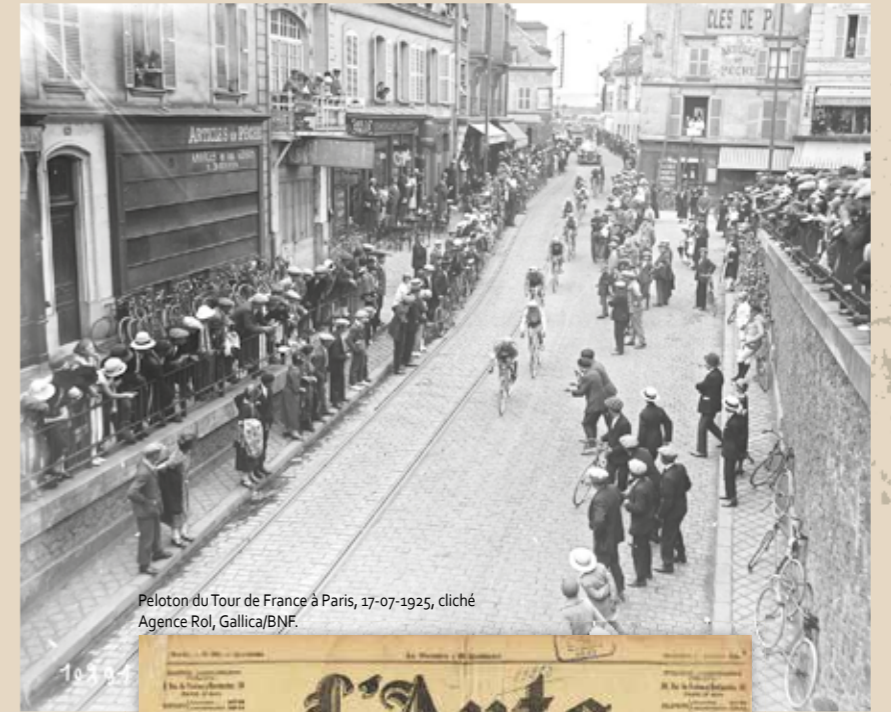
Saviez-vous que Jules-Albert de Dion était directement lié à la création du Tour de France ? Voici l'histoire à retenir...

À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, à mesure que le sport prend de plus en plus de place, la presse sportive écrite se développe. Pour le vélo, cependant, il n'existe en 1900 qu'un seul titre : *Le Vélo*. Les industries automobiles, qui fabriquent également des cycles, le financent par de la publicité. Dans le même temps, l'affaire Dreyfus secoue et divise la société. *Le Vélo* est nettement marqué par une opinion dreyfusarde. Ce qui agace les industriels, et notamment Jules-Albert de Dion, cofondateur de la marque automobile De Dion-Bouton, et qui est notoirement anti-dreyfusard.

C'est ainsi que **Jules-Albert de Dion fonde son propre journal : L'Auto-Vélo**. S'ensuit alors un affrontement farouche entre *Le Vélo* et *L'Auto-Vélo* pendant quatre ans. Outre la ligne éditoriale, la différence entre les deux périodiques est aussi visuelle : *Le Vélo* imprime sur un papier vert et *L'Auto* sur un papier jaune. *Le Vélo* attaque également son concurrent en justice pour le nom, qui doit changer pour *L'Auto*. Ce changement fait craindre une perte de lectorat amateur de cyclisme. Pour y remédier, **L'Auto lance une grande course vélo, qui ferait le tour de la France**, et qui surtout surpasserait celles organisées par l'adversaire.

**Le départ de ce premier tour a lieu le 1<sup>er</sup> juillet 1903.** C'est un succès ! Les ventes de *L'Auto* s'envolent, tandis que celles du *Vélo* dégringolent. Ce dernier cesse de publier en 1904. Le Tour, lui, est organisé tous les ans. En 1919, pour distinguer le leader du classement, le fameux maillot jaune est créé, d'après, dit-on, la couleur des pages du journal *L'Auto*. C'est le triomphe du « jaune » sur le « vert » !

Quant au journal *L'Auto*, il continue d'avoir du succès. Sa publication s'arrête pendant la Seconde Guerre mondiale, avant de reprendre en 1946 sous le nom de *L'Équipe*.



Peloton du Tour de France à Paris, 17-07-1925, cliché Agence Rol, Gallica/BNF.



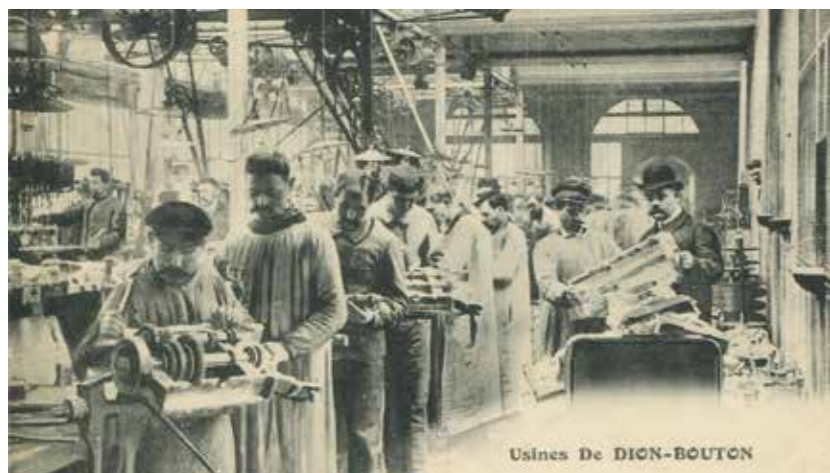
L'Auto, numéro 990 du 01-07-1903, Gallica/BNF





## DE DION-BOUTON : LA VIE QUOTIDIENNE À L'USINE

Les vacances d'été sont finies et tandis que certains retournent à l'école, d'autres reprennent leur poste au travail. Une belle occasion de découvrir la vie des ouvriers de l'usine De Dion-Bouton, qui fête ses 140 ans en cette année 2023.



L'atelier de montage des changements de vitesse, 2F1218, Archives municipales de Puteaux



Les ouvriers à la cantine

### Le travail à l'usine : physique et rude

Lorsque le monde de l'usine émerge au 19<sup>e</sup> siècle avec la Révolution industrielle, les ouvriers et ouvrières travaillent dans des conditions déplorables que la loi mettra près d'un siècle à réglementer et améliorer. De fait, ces derniers travaillent dans la poussière des machines et la chaleur en suivant des cadences de plus en plus rapides pour répondre aux besoins des consommateurs. L'usine De Dion-Bouton n'échappe pas à ce mouvement et l'environnement de travail des ouvriers est tout aussi difficile. C'est d'ailleurs ce qui pousse les ouvrières à se mettre en grève en 1916 suite à la proposition de l'usine d'augmenter les cadences pour compenser la baisse du prix des pièces. Le travail sur les machines est physique et rude, pour lequel la sécurité n'est pas toujours facile à garantir.



Le Marquis De Dion et Georges Bouton, au centre, posent avec leurs directeurs, leurs ingénieurs et leurs chefs de service, 4Z13, Archives municipales de Puteaux

### Quels ouvriers pour quels postes ?

L'usine engage de nombreux employés, alors qu'ils n'étaient que 2 000 en 1897, ils sont 3 500 en 1913 ! Des hommes et des femmes qui évoluent séparément au sein de l'usine. Les hommes travaillent dans les ateliers qui nécessitent une grande force physique comme celui du montage tandis que les femmes s'occupent des petites pièces. Cette organisation est vouée à changer avec la Première Guerre mondiale. Les femmes remplacent alors les hommes. Après la guerre, une grande partie se retrouve au chômage. Mais ce n'est pas la seule division sociale au sein de l'usine. Les différences de classes sociales s'illustrent particulièrement au sein de la hiérarchie de l'usine. Pour cette raison, nous trouvons des hommes des classes supérieures à la direction de l'usine ou occupant des postes plus qualifiés comme la conception tandis que les postes aux qualifications inférieures et aux conditions de travail difficiles sont occupés par les hommes des classes populaires. Ces différences de classes se manifestent dans leurs vêtements de travail : les hommes des classes populaires sont dans les ateliers vêtus de bleus de travail tandis que les hommes des classes supérieures arborent des costumes plus raffinés.

### Des politiques philanthropiques aux soulèvements populaires

Le Marquis De Dion, motivé par sa femme, s'attèle à améliorer les conditions de travail et d'existence de son personnel qu'il accompagne tout au long de leur vie. Ainsi, l'usine offre des allocations familiales à ces employés pour encourager la natalité, il fonde la société mutualiste et un réfectoire qui deviendra une cantine en 1919 assurant la bonne alimentation du personnel. Après la Première Guerre mondiale, une pouponnière où les ouvrières peuvent allaiter, un dispensaire et un service médical gratuit sont mis en place. L'école d'apprentissage, dirigée par un ingénieur des Arts et Métiers, forme les jeunes Putéoliens et Parisiens pour leur assurer une carrière dans l'usine et des industries de la région lors d'un parcours d'une durée de trois ans. La caisse de secours mutuels de la maison De Dion-Bouton est créée en 1894 pour permettre de fournir des secours à ses membres en cas de maladie, d'invalidité et, en cas de décès, à leurs héritiers.



## COMMENT L'USINE DE DION-BOUTON A PARTICIPÉ À L'EFFORT DE GUERRE

En hommage au 11 novembre 1918, date de la signature de l'armistice de la Première Guerre mondiale, nous abordons ce mois-ci le rapport entre De Dion-Bouton et la guerre, en voyant notamment comment l'usine De Dion-Bouton a participé à l'effort de guerre.



Vienne-le-Château (Marne). Auto canon de 75 mm De Dion-Bouton FZ contre avion et caisson à munitions modèle 13, SPA 26 L 1289 © Albert Samama-Chikij/ECPAD/

« La guerre a vu se développer le plus puissant effort industriel que l'on ait jamais connu dans l'histoire. Cet effort, quelques maisons, seulement, le firent, et les établissements De Dion-Bouton furent de celles-là », déclara un jour le marquis De Dion. Même avant la Première Guerre mondiale, l'usine De Dion-Bouton travaillait de concert avec l'armée, se spécialisait dans les véhicules militaires et proposait des véhicules de son catalogue aux concours des grandes manœuvres de l'armée : elle y participa plusieurs années de suite entre 1899 et 1908.

L'usine et l'armée ont également coopéré pour leurs travaux de recherches et de développement, grâce à un partenariat avec l'Arsenal qui aboutit notamment à la construction de canons de 75 automobiles pour le tir contre aéronefs. Cette collaboration fructueuse fut reconduite pour la défense anti-aérienne pour produire des autos canons, des autos caissons, des véhicules d'accompagnement et des autos canons-mitrailleuses. Ces véhicules servaient à transporter les projectiles, les pièces de rechanges et d'outillage.

Certains véhicules de type ordinaire furent adaptés spécialement pour l'armée, comme les véhicules d'escadilles. Les

autorités militaires commandèrent même des « ateliers roulants » munis d'outillage qui pouvaient servir aux réparations sur le terrain des aéroplanes.

### La réquisition entre 1914 et 1918

À l'annonce de la guerre, l'usine mit sa production en pause pour se concentrer sur la fabrication d'arsenal et participer à l'effort de guerre. Alors que les hommes partent au front, ce sont 6 000 femmes et jeunes garçons qui reprirent leurs postes en 1915.

Cette année-là, le marquis De Dion reçut des journalistes et des militaires dans l'usine qui fournissait l'armée en groupes électrogènes pour les véhicules photo-électriques éclairant les pistes d'atterrissage et le ciel, la nuit, lors des tirs. Des véhicules de santé tels que les ambulances, les autos chirurgicales et les voitures bactériologiques étaient également produits. En plus des armes, l'usine proposait par ailleurs des prototypes blindés et fabriqua des magnétos pour remplacer le modèle allemand Bosch.

En 1914, le Ministère de la Guerre réquisitionna aussi les automobiles afin de créer les convois des « taxis de la Marne » qui transportaient les soldats d'infanterie sur

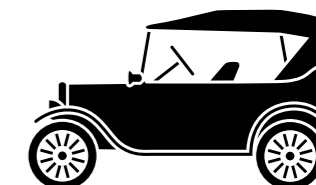


Employés et ouvriers des établissements de Dion-Bouton morts pour la patrie. Exposition La Première Guerre mondiale 1914-1918, Maison de la Mémoire, 2018-2023.

le front. Les taxis De Dion-Bouton firent partie de ces convois de 600 véhicules, en compagnie d'autres marques automobiles.

De nombreux ouvriers de l'usine furent appelés au front entre 1914 et 1918. Parmi ces hommes, 141 ouvriers et employés sont morts au front. Pour leur rendre hommage, une affiche fut créée au sortir de la guerre par la marque sur laquelle tous les ouvriers morts pour la France étaient listés.

On connaît donc les noms et les visages de ces hommes qui sont visibles à la Maison de la Mémoire, musée de la ville consacré à la Première Guerre mondiale.







## DE DION-BOUTON ET LA PUBLICITÉ

Saviez-vous que l'entreprise De Dion Bouton était pionnière dans le domaine de la publicité ? Puteaux Infos vous dit tout !

Les déboires du marquis : buzz ou mauvaise pub ?

Le Marquis de Dion se présente comme le visage de la marque depuis sa création. En tant qu'aristocrate, élu à la chambre des députés, monarchiste sous la IIIe République, sa vie et ses frasques font souvent la une des journaux. La marque y est toujours mentionnée, profitant ainsi de sa réputation pour gagner en visibilité. Le Marquis de Dion est élu député de la Loire-Inférieure (aujourd'hui la Loire-Atlantique) entre 1902 et 1923, date à laquelle il devient sénateur jusqu'en 1940. Cet engagement politique s'exprime aussi de façon spectaculaire ! Il est ainsi connu pour son implication dans 17 duels illégaux. Les scandales qui entachent l'image du Marquis sont nombreux : l'exploitation de ses ouvriers, un procès pour avoir frappé un journaliste, etc. Il se dispute même avec Pierre Giffard, le propriétaire du principal journal sportif du pays, qui décide de le bannir de son journal.

Les débuts de la réclame

Aujourd'hui connue sous le nom de « publicité », la « réclame » est le premier outil à disposition des entreprises pour faire vendre. Cette réclame a lieu d'abord dans la presse : des annonces commerciales sont diffusées régulièrement dans les journaux de l'époque. Mais **le Marquis voit plus loin et crée des organes de presse susceptibles de mettre en avant son entreprise** et l'automobile dans son ensemble : **le journal L'Auto** (un quotidien de sport qui paraît en 1903) ou encore le journal industriel hebdomadaire de l'entreprise **le De Dion-Bouton**, qui est le premier journal publicitaire édité par un fabricant automobile en 1901.

Que ce soit dans son logo ou dans ses affiches, la marque tient à être reconnaissable et à se démarquer avec une identité visuelle. L'entreprise fait appel aux dessinateurs humoristes et utilise la bande dessinée pour attirer un jeune public. Ses affiches mettent en scène la vie de manière joyeuse jusqu'en 1920, date à laquelle les stratégies de réclame changent.

Des techniques marketing toujours en vogue

L'entreprise est avant-gardiste sur bien des points lorsqu'il s'agit de publicité. La promo-



La route libre - Carte postale publicitaire pour un modèle De Dion-Bouton, 9x14 cm. 2Fig81, Archives de Puteaux

tion des produits de la fabrique est d'abord confiée aux vedettes de l'époque, comme des acteurs de la Comédie-Française : Cheradame, Cécile Sorel et Alexandre Robinne ou d'autres personnes du théâtre comme la Belle Otero.

De Dion-Bouton pousse la publicité plus loin et s'invite à la fois dans les restaurants et dans les foyers.

Des produits dérivés portant le nom et le logo de la marque sont créés, tels que des cartons publicitaires distribués dans des restaurants pour servir de support à leurs menus, des cartes postales, etc. L'entreprise produit même ce qu'on appellerait aujourd'hui des « goodies ». Portant le logo de la marque, ces objets sont distribués à ses concessionnaires et à certains clients.

De Dion-Bouton imagine aussi un moyen de se faire connaître en **créant des objets utiles aux automobilistes, comme des cartes routières et des guides touristiques**. En 1899, le bureau des géographes de l'usine travaille pendant un an à cartographier la France dans son entièreté. Par la suite, De Dion-Bouton édite des cartes régionales au 1/200000e en quatre couleurs.

Notre célébration des 140 ans de l'entreprise De Dion-Bouton touche à sa fin. Nous espérons que ce témoin de l'histoire industrielle de la ville n'a désormais plus de secret pour vous !



Duel de Dion - Gérauld-Richard, le vainqueur, Orens Bonaventure Charles, 1902, carte postale 14x9cm, CPA-0788-(001) Bibliothèque Historique de la Ville de Paris



## RETROMOBILE : De Dion-Bouton à l'international

Après le succès de la présence des Archives de la Ville l'année dernière au salon Rétromobile, nos agentes seront également de l'édition 2024 mais elles ne viennent pas les mains vides ! En effet, la voiture « vis-à-vis De Dion-Bouton » sera exposée ! Une belle occasion de rappeler au grand public l'incroyable parcours de cette usine installée sur les quais putéoliens et qui a révolutionné le monde de l'automobile au-delà de nos frontières.

Le succès de la marque automobile De Dion-Bouton et de ses véhicules ne se cantonne pas à Puteaux ni aux frontières françaises. La marque De Dion-Bouton s'immisce dans les déplacements de la population grâce à la création de bornes kilométriques, de cartes routières ou encore de guides touristiques. Les premières courses automobiles conduisent également les véhicules à voyager à travers la France et le monde comme c'est le cas lors de la première course officielle, le Paris-Rouen en 1894, ou encore lors du premier raid automobile qui prévoit un périple de 16 000 kilomètres entre Pékin et Paris en 1907. Enfin, certains appareils sont exportés et utilisés à l'étranger notamment durant les années 1910 et 1920 dans des villes comme Caracas, Saïgon, Constantinople ou encore Alger.

Le public du Rétromobile pourra mesurer l'impact colossal de la marque De Dion-Bouton sur l'histoire de l'automobile.

Tout ce que vous ne saviez pas sur la marque De Dion-Bouton

- À l'orée du XX<sup>e</sup> siècle, De Dion Bouton est le premier fabricant automobile mondial
- De Dion-Bouton est l'une des premières marques à fabriquer toutes ses pièces mécaniques
- La marque développe alors le monocylindre alimenté par pétrole qui sera installé sur ses vis-à-vis dès 1895
- Le vis-à-vis devient la première voiture de grande série de l'Histoire dépassant les 2 000 ventes jusqu'en 1902
- C'est un vis-à-vis qui sera la première voiture immatriculée au monde au Canada.
- En 1934, à la suite du salon où il a figuré dans une exposition rétrospective sur les débuts de l'automobile, le vis-à-vis a rejoint les collections du musée, conduit par son concepteur, le marquis de Dion, en personne.

LES ARCHIVES AU SALON RÉTROMOBILE

31 janvier : de 10h à 20h  
Les 1<sup>er</sup>, 3 et 4 février : de 10h à 19h  
2 février : de 10h à 22h  
Parc des expositions Paris Porte de Versailles  
1 Pl. de la Porte de Versailles, 75015 Paris  
Pavillon 1,2 et 3



La voiture vis-à-vis De Dion-Bouton exposée au salon Rétromobile 2024

ATELIER GASTON GARINO  
VISITE GUIDÉE

SAMEDI 27 AVRIL • 10H

Souvenir d'un passé industriel glorieux, l'Atelier Gaston Garino expose les bijoux de la mythique marque De Dion-Bouton, indissociable de l'histoire de notre ville : de nombreux véhicules légendaires ont en effet été inventés à Puteaux, à l'endroit qui porte aujourd'hui le nom de cette entreprise pas comme les autres : le quai De Dion-Bouton.

Guidé par les agentes du service des Archives de la Ville, découvrez et admirez ces belles voitures qui n'ont rien perdu de leur éclat.

ATELIER GASTON GARINO :  
18 RUE PARMENTIER

Sur réservation : 01 46 92 93 53





# L'ATELIER GASTON GARINO

Fondée en 1882, la société De Dion-Bouton a déménagé de la Porte Maillot pour s'installer quai National, actuel « quai De Dion-Bouton » à Puteaux. Devenu le plus grand fabricant d'automobiles au monde en 1900 avec près de 400 voitures et 3 000 moteurs, l'entreprise fut également une des 1<sup>res</sup> à fabriquer entièrement ses véhicules. La société se fit également connaître pour avoir vendu son célèbre moteur « monocylindre » à plus d'une centaine de marques automobiles tant françaises comme Peugeot, Renault, Delage ou encore Latil, qu'étrangères à l'instar de Humber, Adler ou Pierce Arrow. L'Atelier Gaston Garino est désormais la mémoire de cette entreprise mythique, où l'on peut admirer cinq voitures, six vélos, deux moteurs, une motopompe et un vélomoteur.

## Atelier Gaston Garino

18, rue Parmentier - 92800 Puteaux

Visite sur rendez-vous : 01 46 92 94 33



L'atelier Gaston Garino



Torpédo Cabriolet 1913, Atelier Gaston Garino.



Vis-à-vis 1901, Collection du département des Hauts-de-Seine.



Taxi Landaulet 1923, Atelier Gaston Garino.



Vis-à-vis 1902, Atelier Gaston Garino.



Vélomoteur 1950, Atelier Gaston Garino.



# GASTON GARINO



Élu du Conseil municipal de Puteaux sans discontinuer depuis 1971, Gaston Garino a servi notre commune pendant 40 ans dans des délégations aussi diverses que le sport, la jeunesse, la voirie ou les anciens combattants. Le maire et le Conseil municipal lui ont rendu un hommage solennel mardi 12 juillet dans cette Mairie qu'il aimait tant. Monsieur Garino est mort dans la nuit 8 au 9 juillet 2011.

## HOMMAGE

### Dernier adieu à Gaston Garino

Dans la nuit du 8 au 9 juillet 2011, Puteaux a perdu l'un de ses fidèles serviteurs : Gaston Garino, Adjoint au Maire, nous a quitté dans sa 84<sup>e</sup> année. Élu du Conseil municipal de Puteaux sans discontinuer depuis 1971, Gaston Garino a servi notre commune pendant 40 ans dans des délégations aussi diverses que le sport, la jeunesse, la voirie ou les anciens combattants. Le Maire et le Conseil municipal lui ont rendu un hommage solennel mardi 12 juillet dans cette Mairie qu'il aimait tant.

Toute la ville et plus particulièrement Joëlle Ceccaldi-Raynaud, assurent à sa famille et à tous ses proches leur plus profond soutien en ces heures tristes.



« Mesdames et messieurs les anciens combattants, Mesdames, Messieurs, les élus, Chères Jeannine, Patricia et Belinda, Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs,

Il était presque 2h du matin, samedi dernier lorsque Gaston nous a quittés. Je redoutais cette nouvelle. Son départ me plonge, ainsi que tous les élus, dans une immense tristesse. Depuis de longs mois Gaston luttait contre la maladie. Il a mené ce combat, comme il a mené sa vie : bravement, sans peur, avec un courage de tous les instants, une énergie et une envie de vivre sans limite. Son dévouement pour Puteaux, la longévité de son engagement et sa fidélité nous inspirent respect et admiration. Jusqu'aux derniers moments, il aura assumé ses fonctions, même au bord de l'épuisement, il continuait à venir remplir sa mission, son devoir d'élu. Je suis allé le voir très régulièrement, j'étais encore à ses côtés mardi dernier. Même très affaibli, il avait gardé cette extraordinaire mémoire et ce sens de l'action. Il devait encore sur l'avenir de la ville, les chantiers à mener et ceux qui étaient en cours.



Madame le Maire et Gaston Garino

Je perds un ami, un fidèle, d'une loyauté irréprouvable et d'une fidélité rare. Il va me manquer... Il va nous manquer. Durant 40 ans, il fut un élu de notre ville, 40 ans pendant lesquels il a participé, inlassablement, au développement de Puteaux et à la défense des intérêts des Puteoliens. En mars dernier, nous avons été ses noces d'émeraude avec Puteaux. Conseiller Municipal depuis 1971. Adjoint au Maire depuis 1977, il a exercé avec bonheur de nombreuses délégations : aux sports, à la jeunesse, au garage municipal, à la circulation, aux copropriétés, aux bâtiments, aux relations avec l'EPAD et aux anciens combattants.

Que retiendrons-nous de Gaston? Son sourire généreux et authentique, sa carrure impressionnante, son allure sportive, ses cheveux au vent, son sens du devoir, sa culture immense, son amour infini pour notre ville et son enthousiasme toujours beau à voir. Notre histoire personnelle est une longue histoire « d'amour ». Elle a commencé tôt ; j'ai connu Gaston à 10 ans, élève à l'école Marius Jacotot, où ma mère était enseignante. A 20 ans grâce à lui j'ai trouvé du travail pour le temps des vacances ; c'était à Asnières dans une agence de voyage : Mer, Evasion, Repas. Et depuis, nous ne nous sommes jamais plus quittés, jusqu'à ce jour. Ami de ma chère mère, et de Louis hier, de Vincent, de Laurent, d'Emilie et d'Antoine aujourd'hui, il a toujours été

présent dans les moments forts de ma vie, il m'a toujours soutenu et encouragé. Sans lui, je ne serais pas ce que je suis aujourd'hui. J'ai beaucoup appris à ses côtés, aux côtés d'un homme expérimenté, loyal, et fidèle. Aujourd'hui, au jour où il nous quitte, je veux au nom du conseil Municipal et au nom de tous les Puteoliens le remercier pour tout le travail accompli. Grâce à lui Puteaux s'est embelli.

Sa grande expérience, sa connaissance inégalée de la ville et sa vision d'ensemble se sont avérées des plus précieuses et des plus efficaces.

Il a constamment su se rendre disponible et a toujours su faire preuve de réactivité. C'était un homme d'action ; sa capacité de travail forçait le respect et l'admiration de tous, tant il s'investissait totalement dans ce qu'il entreprenait pour le bien de nos concitoyens. En tant qu'adjoint aux Travaux, il a supervisé ceux de la Trouée Verte, du Jardin des Vignes, du Centre Médical François Dolto ou encore du Cinéma Le Central. Autant d'équipements qui constituent aujourd'hui la vitrine de notre ville.

En tant qu'adjoint aux Anciens Combattants, il a toujours mis un point d'honneur à honorer notre devoir de mémoire. Il avait la confiance de toutes les associations d'anciens combattants, qui lui vouaient beaucoup de respect car elles savaient qu'il était l'un des leurs.



Avec Monsieur Michel Roux, Président de la FNACA

Homme de cœur, il savait être à l'écoute de chacun et l'extrême courtoisie dont il faisait preuve en toute circonstance témoignait autant de son respect et de son estime à l'égard de nos concitoyens que de sa faculté d'adaptation immédiate à tout type de situation.

4 PUTEAUX INFOS

PUTEAUX INFOS 5

## HOMMAGE

## HOMMAGE



En septembre 1944, Gaston Garino participe activement aux combats de la Libération

Gaston est né en 1927 à Epinal, dans les Vosges, d'une mère lorraine et d'un père niçois.

Alors qu'il est à peine âgé de 8 ans, il perd son père, décédé des suites de ses blessures causées par la guerre de 14-18. Sa mère, se retrouvant sans ressources, est obligée de se séparer de son fils unique.

1940, lors de l'invasion allemande, l'aviation allemande terrorise la population des Vosges par ses bombardements répétés. On imagine le climat qui régnait alors : un bruit infernal, le hurlement des sirènes, des maisons en flammes... L'appartement de sa mère, à Epinal, est dévasté. Il est recueilli par la Croix Rouge, qui l'emmène vers la Suisse, avant de retrouver, heureusement, sa mère à Paris.



A la course du Mont Dore en 1967 avec Johnny Hallyday

6 PUTEAUX INFOS

terre d'aviation, dans lequel il honore la mémoire de cette entreprise puteolienne, grâce à l'aide précieuse de Serge Saulnier, neveu du fondateur. Il entre ensuite à la STA, société qui travaillait pour la SNCF à la gare de la Chapelle ; il a ainsi tiré une charrette à bras à deux roues pour livrer les colis dans les rues de Montmartre.

Tout juste avant la rafle du Vél d'Hiv, sa mère qui travaille comme gardienne d'immeuble fait en sorte, avec lui, que les personnes juives de leur immeuble ne soient pas arrêtées... Il continue ensuite sa grande aventure, en effectuant des sorties sous les bombardements pour localiser les parachutistes, et notamment dans le Métro de Boulogne qui s'était effondré.

Il est dénoncé en 1943, arrêté et mis en cellule ; malgré des séances musclées, il a toujours gardé le silence, avant d'être finalement acquitté faute de preuve.

Au cours de l'occupation, il échappe à la mort à bien des reprises, il multiplie les actes et les missions de résistance, jusqu'à ces mois libérateurs de l'été 1944, au cours desquels il participe à la Libération de Paris, en tant que chauffeur du Colonel Drumont, intégré à la fameuse 2<sup>e</sup> DB du Général Leclerc, avant de participer à la libération de Royan et au débarquement dans l'île d'Oléron.

Le 30 avril 1945, à 5h du matin, Gaston est entré le premier à St Denis d'Oléron, fait d'arme qui lui a valu la Croix de Guerre.

Dix ans plus tard, installé à Puteaux, remis des affaires de la guerre, il peut s'adonner plus paisiblement à ses passions. Il s'initie à son compte pour la restauration de voitures de collections, et participe à la création d'une écurie de sport automobile à Puteaux. Il a lui-même été pilote de course pendant 15 ans, notamment pour Ford-Lotus, l'une des plus grandes marques de l'époque.



A la course du Mont Dore en 1967 avec Johnny Hallyday



ses deux anciennes voitures De Dion, des vélos d'époque et des documents anciens soit dédié à l'homme qu'il fut et porte son nom.

C'est au cours de l'année 2012 que nous inaugurerons les Ateliers Gaston Garino.

Il était le dépositaire de tant de souvenirs, de tant d'histoires, de tant de mémoires qu'il nous a transmis à travers ses livres. Son départ nous prive de tous ceux qu'il emmène avec lui. Ses mérites militaires de même que ses mérites civils lui ont valu il y a sept ans d'être décoré des insignes de Chevalier de la Légion d'Honneur. Cette distinction est la juste récompense des services rendus, aussi éclatants que nombreux, le prix d'une vie de dévouement et de travail.

Je sais trop personnellement, ainsi que cette ville, ce que nous lui devons pour ne l'oublier jamais. Comme l'a chanté Homère, « la persuasion repose sur les livres d'un



Promu au rang de Chevalier de la Légion d'Honneur par le Ministre de l'Intérieur, Nicolas Sarkozy

ami fidèle » : pendant 40 ans, Gaston a été non seulement un excellent adjoint, mais aussi un ami fidèle, sur lequel j'ai toujours pu m'appuyer...

Alors aujourd'hui, c'est dans cette salle des Colomes, au cœur de l'Hôtel de Ville, dans ce cadre solennel où tu aimais tant, mon cher Gaston, ressentir la grandeur de la France, que j'ai tenu à te rendre l'hommage solennel de la Ville que tu as servie avec tant de noblesse et tant de dévouement.

Pais, tu iras dormir à l'ombre des tours de La Défense, dormir paisiblement au sein du cimetière nouveau, aux côtés de tes beaux-parents André et Odette Delahaye.

À ta femme, Jeannine, à ta fille, Patricia, à ta petite-fille, Belinda, à ton arrière-petit-fils, Ilies, qui te pleurent, je veux dire la peine et la tristesse de nous ceux qui t'ont aimé. Leur douleur est la nôtre.

Qu'il me soit permis, au nom de tout le Conseil municipal et en mon nom personnel, de leur dire notre amitié. Tu vas nous manquer. Tu manquera à chacun d'entre nous.

L'heure est venue, devant ton cercueil recouvert, comme jadis celui de ton père, du drapeau tricolore, de te dire avec infiniment de tristesse et d'émotion :

Adieu, l'ami... » Discours prononcé par Mme le Maire, le 12 juillet 2011



Joëlle Ceccaldi-Raynaud et Vicent Franchi, rendent un dernier hommage à Gaston Garino

PUTEAUX INFOS 7



