

Zeitschrift: Pionniers suisses de l'économie et de la technique
Herausgeber: Société d'études en matière d'histoire économique
Band: 6 (1964)

Artikel: Louis Chevrolet (1878-1941)
Autor: Schmid, Hans Rudolf
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1091190>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 18.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

LOUIS CHEVROLET
(1878–1941)

Louis Chevrolet est l'homme qui a donné son nom à la plus populaire des voitures américaines. A fin 1963, 38 millions de voitures privées et près de 10 millions de camions étaient sortis des usines Chevrolet de la General Motors, à Detroit. Ce qu'il y a de curieux dans le cas de Louis Chevrolet, c'est qu'il était déjà célèbre dans le monde entier comme coureur automobile, il y a cinquante ans de cela, alors que personne n'avait entendu parler du nouveau type d'automobile qu'il venait de construire. Tout le monde connaît aujourd'hui la voiture Chevrolet; mais en général, on ignore quelles furent les origines et la destinée de ce génial constructeur.

*

Il suffit d'appuyer sur le démarreur d'une auto moderne pour mettre en marche la plus parfaite machine qui ait jamais été conçue par l'esprit inventif de l'homme, pour pouvoir être utilisée par le premier venu. La perfection de cette machine réside dans le fait que le chauffeur n'a nul besoin de se préoccuper de son fonctionnement.

C'était loin d'être le cas quand l'industrie de l'automobile en était encore à ses débuts. A l'époque, le chauffeur devait être son propre mécanicien et connaître à fond son moteur; il se munissait toujours d'une provision d'étoupe pour se protéger les mains de l'huile et de la saleté, quand il était obligé de réparer sa voiture en panne, ce qui arrivait fréquemment. Aujourd'hui, nos élégantes peuvent parcourir des centaines de kilomètres au volant de leur voiture, sans avoir à craindre de souiller leurs gants en peau de daim.

La voiture moderne constitue la synthèse des innombrables perfectionnements imaginés par des pléiades de pionniers, appartenant à toutes les nations civilisées. S'appuyant sur les découvertes de collègues et de concurrents, ils ont pu venir à bout des multiples problèmes qui se posèrent au cours des

dizaines d'années qui se sont écoulées depuis les débuts de l'industrie automobile. Si l'on jette un coup d'œil rétrospectif sur le développement de cette industrie, on constate que l'œuvre constructive de ces pionniers, leurs inventions et leurs innovations en matière de fabrication coïncident avec les étapes successives de la sensationnelle révolution industrielle du XIX^e siècle, dont ils subirent les alternatives de succès et d'échecs retentissants.

Origines et débuts dans la vie

Louis-Joseph Chevrolet naquit le 25 décembre 1878 à La Chaux-de-Fonds. Il était le deuxième fils de Joseph-Félicien Chevrolet, bourgeois de Bonfol, dans le Jura bernois, et de Marie-Anne-Angéline, née Mahon. Sa maison natale, qui a été démolie en 1959, portait le numéro 22a de la rue du Grenier. Son père, qui exerçait la profession d'horloger, passait pour être un habile artisan. La chance, toutefois, ne paraissait pas lui sourire, et il ne savait guère tirer profit de ses talents. Quand Louis eut atteint sa sixième année, ses parents émigrèrent en France, où ils espéraient connaître des jours meilleurs, emmenant avec eux leurs deux fils. Ils allèrent s'établir à Beaune, petite ville de Bourgogne, où le père ouvrit un petit commerce d'horlogerie, à la rue Maufoux. La famille ne tarda pas à s'accroître de cinq nouveaux enfants, ce qui portait leur nombre à sept: l'aîné, Alfred, suivi de Louis et de ses plus jeunes frères Arthur et Gaston, puis de trois sœurs, Fannie, Berthe et Marthe. Quelques-uns de ses frères et sœurs accompagnèrent plus tard Louis en Amérique. Des sept garçons et filles, c'était, à n'en pas douter, Louis qui était doué de la plus forte personnalité.

La famille Chevrolet était sans cesse acculée à la gêne. Au fur et à mesure que les enfants grandissaient, ils étaient obligés d'aller gagner leur pain, sitôt après avoir quitté l'école, afin de pouvoir contribuer à l'entretien de la famille. Il ne pouvait donc être question pour Louis de fréquenter une école supérieure, malgré ses dons évidents. Mais ce garçon à l'esprit éveillé avait plus d'une corde à son arc. La petite ville de Beaune, centre réputé pour ses vins de Bourgogne, recevait régulièrement la visite des acheteurs. Dans ces occasions, Louis servait souvent de guide à un marchand de vins de Paris, qui était aveugle; il apprit ainsi à connaître non seulement les caves, mais aussi les gens, tout en gagnant de l'argent, qu'il s'empressait de rapporter à la maison.

Il semble bien qu'à cette époque, l'usage de la bicyclette ait stimulé l'imagination technique de la jeunesse et donné l'impulsion à la construction des moteurs. De même que les deux frères Wright, qui construisirent le premier aéroplane utilisable, Louis Chevrolet commença sa carrière dans un commerce de bicyclettes, à Beaune, appartenant à un certain Roblin, où il devait aussi effectuer des réparations. Le patron possédait un tricycle à moteur d'un cylindre et de 1¹/₄ cheval, lequel refusait obstinément de fonctionner. Il en fit cadeau au jeune Chevrolet, qui s'en servit pour bricoler à loisir. Ce fut là le premier moteur que Louis eut sous les yeux. Il en saisit immédiatement le fonctionnement et parvint à faire marcher le tricycle. Dès qu'il eut l'occasion d'entrer en contact personnel avec le fabricant, ce dernier lui fournit le matériel nécessaire et Chevrolet se mit en devoir de construire un modèle neuf en y apportant des perfectionnements.

Un certain jour, comme Louis Chevrolet travaillait à l'atelier Roblin, un riche Américain, dont l'auto venait de tomber en panne à Beaune, se présenta. Seul Louis Chevrolet fut capable d'effectuer la réparation avec succès. Ce citoyen américain, qui s'appelait Vanderbilt, exhorta Louis Chevrolet à aller aux USA et à lui rendre visite là-bas. Les Vanderbilt passaient alors pour être les gens les plus fortunés d'Amérique et, par la suite, Louis Chevrolet entra effectivement en relations avec eux.

L'année 1895 vit la fondation à Beaune d'une société de cyclisme, dont le but principal consistait à organiser des courses de vélos. Le 14 juillet 1895, jour de la fête nationale française, Louis Chevrolet remporta le premier prix de sa vie, en parcourant une distance de 6400 m en dix minutes. Un mois plus tard, il obtint le premier prix de virtuosité dans une course; l'année suivante, il sortit vainqueur d'une course de 64 km, qu'il mit 2 heures, 1 minute et 45 secondes à parcourir. On sait que, dans les courses de vélos qui eurent lieu entre 1895 et 1898 à travers la région bourguignonne, Louis Chevrolet a remporté 16 premiers prix, 6 deuxièmes prix et 6 autres prix. Outre les médailles et les coupes, il est à présumer que c'était la perspective de gagner un peu d'argent qui l'attirait, quand bien même il ne s'agissait que de modestes prix de 20 ou 30 francs. Il réussit aussi à entraîner ses sœurs à prendre part à des courses; c'est ainsi que, dans une course de vélos pour dames, la jeune Fanny Chevrolet, âgée de 15 ans, arriva première, tandis que sa sœur Berthe, 13 ans, était seconde.

Le jeune homme se sentait poussé vers la vocation de mécanicien, et il éprouvait l'ambition d'augmenter le rendement des véhicules à moteur.

C'est en France qu'eurent lieu les premières courses d'automobiles; on peut être certain que le jeune Chevrolet suivait attentivement ce nouveau genre de compétitions. Les Etats-Unis d'Amérique passaient alors pour être le pays où la motorisation fêtait ses plus grands succès. En 1900, Chevrolet émigra et, passant par le Canada, il arriva à New York, où il travailla d'abord à Brooklyn, dans les ateliers d'un Suisse, nommé William Walter, originaire de Bienne. Il entra ensuite au service de l'agence française des usines d'automobiles De Dion-Bouton, et plus tard, chez Fiat.

Louis Chevrolet fit la connaissance de sa femme, Suzanne Treyvoux, durant un voyage en auto à New York, qu'il accomplit au volant d'une Panhard munie de banquettes. Ceci se passait pendant le rigoureux hiver de 1904–1905. Les parents de Suzanne venaient d'arriver à New York, venant de Paris: la mère, qui exerçait la profession de pelletière, était employée dans une entreprise parisienne de pelleterie exploitant une succursale à New York. Au printemps suivant, le couple célébra son mariage à l'église française Saint-Vincent-de-Paul, à New York. Pour leur voyage de noces, les nouveaux mariés se rendirent aux chutes du Niagara, comme c'était la coutume.

C'est au cours de ce même printemps que Louis Chevrolet fit ses débuts comme coureur automobiliste. Son habileté à conduire et sa connaissance approfondie du moteur l'y incitaient, et il céda à l'instinct de la compétition. La première course d'automobiles à laquelle il prit part fonda sa réputation de grand coureur. Elle eut lieu le 20 mai 1905, sur le terrain de l'ancien hippodrome, aménagé en autodrome, de Morris Park, dans l'Etat de New York. Chevrolet conduisait une Fiat 90 ch et remporta le record du mille en 52,8'', dans une course de 3 milles lancés, ce qui représente une vitesse moyenne de 109 km/h 700. Une médaille d'or, qui se trouve en possession du club des coureurs motorisés de Morris Park, en témoigne. Il gagna encore un prix consistant en une montre, dont le boîtier portait la signature gravée du donateur, W. Chrysler. Ce furent là les débuts de Louis Chevrolet comme coureur automobiliste.

Le coureur automobiliste

Dès sa première apparition à Morris Park, Louis Chevrolet avait retenu l'attention des fabricants d'automobiles et de leurs bailleurs de fonds. Sa témérité lui conquit la faveur du public et, dans leurs comptes rendus, les

correspondants de journaux désignèrent cet audacieux «Français à la moustache gauloise» comme étant le coureur le plus casse-cou du monde («dare devil Frenchman»). Son nom figurait toujours au premier rang des palmarès. Durant les années 1909 et 1910, la chance le favorisa si bien qu'il remporta toute une série de victoires et battit à plusieurs reprises Barney Oldfield, le meilleur coureur américain de l'époque. En mai 1919, il fut champion de la course des 500 milles sur route, à Indianapolis, en effectuant le parcours à la vitesse moyenne de 88,16 milles à l'heure (141 km/h 800), ce qui constituait la meilleure performance réalisée jusqu'alors.

Dans les premiers temps de l'automobilisme, les courses d'autos avaient une importance beaucoup plus considérable que de nos jours. Elles consacraient le renom des voitures et de leur marque, désignée le plus souvent par le nom du constructeur, qu'elles rendaient célèbre; elles augmentaient la confiance du public dans la capacité de rendement de ce nouveau moyen de locomotion, alors que personne n'ignorait que les machines utilisées par les coureurs étaient spécialement construites en vue d'obtenir des performances maximums, qu'on ne pouvait attendre des voitures fabriquées en série.

Il convient aussi de rappeler que les courses d'automobiles exigeaient à cette époque une dépense considérable de forces et d'endurance. Les photographies que nous possédons de ces courses montrent les voitures entourées d'un nuage de poussière. Les routes et les pistes n'étaient pas encore goudronnées; elles étaient recouvertes de sable fin et poussiéreux, et souvent parsemées de gravier, ou alors elles comportaient un revêtement présentant une surface rugueuse, comme le «speedway», la route express d'Indianapolis, pavée de briques, qui soumettait les pneus à une usure rapide.

Les deux frères de Louis Chevrolet, Arthur et Gaston, tous deux mécaniciens expérimentés et chauffeurs habiles, ne tardèrent pas à devenir ses émules, prenant souvent part aux mêmes courses et courant parfois sur des voitures de la même marque — au début, c'était en général une Buick.

S'il fallait citer toutes les courses auxquelles Louis Chevrolet prit part, la liste en serait longue. Quand il n'était pas dans les premiers à l'arrivée, c'est qu'il avait été victime d'un accident, comme ce fut le cas le 19 juin 1909, à Crown Point, dans l'Etat d'Indiana, où sa Buick 40 ch passa à travers une cloison de planches et alla emboutir une clôture en treillis. A cette époque, il courait en général sur une Buick, qu'il construisait lui-

même. Rendu prudent par plusieurs expériences du genre de celle que nous venons de décrire, il aménagea dans sa nouvelle Buick de course un pieu en fer de forme carrée à côté du siège du chauffeur et dépassant quelque peu sa tête. Cette précaution lui sauva effectivement la vie à l'occasion d'un nouvel accident.

Il lui arriva souvent de frôler la mort. On estime à trois années pleines le temps qu'il dut passer dans les hôpitaux, entre 1905 et 1920, pour soigner ses blessures. Parmi les mécaniciens qui l'accompagnaient dans chacune de ses courses, quatre d'entre eux ont perdu successivement la vie. Quant à lui, il paraissait être protégé par une chance extraordinaire, bien qu'il faille tenir compte du fait qu'il a toujours su faire preuve d'une adresse et d'une présence d'esprit non moins remarquables. C'est ainsi que, le 20 septembre 1919, il put éviter de justesse de périr victime des flammes qui embrasèrent sa voiture, en arrivant au 110^e mille (177 km) d'une course de 150 milles (241 km 500).

Pendant cette épreuve, à laquelle son frère Gaston prenait part également, les deux frères, qui conduisaient chacun une voiture à moteur Frontenac, construit par eux-mêmes, se tenaient de très près: tantôt c'était l'aîné qui se trouvait en tête, tantôt le cadet. Les spectateurs, au nombre d'environ 20 000, applaudissaient à tout rompre les deux frères qui se livraient une lutte acharnée pour la première place quand, soudain, la foule resta comme frappée de stupeur en voyant des flammes s'échapper de la voiture de Louis. A cet instant, la machine roulait à environ 185 km/h et, à cette vitesse, il n'était plus possible d'actionner le frein sans risquer de faire capoter le véhicule. Le coureur et son mécanicien se levèrent de leur siège, et c'est en conduisant debout que Louis dirigea sa machine en direction du mur de béton entourant l'enceinte où se déroulait la course. Les pompiers accourus se mirent en devoir d'éteindre les flammes en suivant la voiture et réussirent à étouffer le feu après qu'elle se fut arrêtée le long du mur. A part quelques légères brûlures, le chauffeur et le mécanicien sortirent indemnes de l'aventure. Gaston gagna ainsi la course. Il avait effectué le parcours de 150 milles en 1 h 22' 34,2'' (vitesse moyenne: 174,7 km/h).

Une autre fois, l'essieu avant de la machine conduite par Louis Chevrolet se brisa pendant la course, à Indianapolis, et la roue droite se détacha. Avec un art consommé, il parvint à continuer sur trois roues, en évitant un accident, jusqu'à ce que la voiture se fut arrêtée. Mais il connut aussi d'autres revirements de fortune. En 1913, il se trouvait en tête de ses concurrents

dans une course qui devait rapporter 20 000 dollars au vainqueur – une petite fortune! Arrivé à quelques milles du but, son moteur s'enraya. Le mécanicien avait négligé de remplir à fond le réservoir à essence, et ce fut un de ses concurrents qui empocha la forte somme.

L'ambiance des courses de championnat, les ovations du public et l'ivresse de la victoire exerçaient une irrésistible fascination sur ce grand coureur. Il se décida pourtant, en 1910, à renoncer à courir plus longtemps, pour se consacrer à ses travaux de constructeur, au service des usines Buick. Mais, quelques années plus tard, il ne put résister à la tentation de se remettre sur les rangs, cette fois sur une machine de la marque Frontenac, dont il était lui-même le constructeur.

Le 25 novembre 1920, son frère cadet Gaston, avec lequel il était lié par une profonde affection, succomba à un accident mortel, sur la piste en bois de Los Angeles, en conduisant la voiture de course Monroe avec laquelle il avait remporté maintes victoires.

A cette époque, Louis Chevrolet possédait sept voitures de course. Il se décida à renoncer pour toujours au sport. Il se rendait compte qu'il ne pouvait se risquer à mettre sa vie en jeu, alors que ses dons exceptionnels de mécanicien le poussaient irrésistiblement vers la construction des moteurs, la création de nouveaux modèles et la recherche des perfectionnements techniques.

Il se laissa pourtant entraîner une fois encore à prendre part à une épreuve se disputant sur les côtes de la presqu'île de Floride. Au cours des années 20, un entrepreneur et sportsman, Carl Fisher, avait été frappé de la beauté du littoral de Miami; il avait fait établir des soubassements de pierre pour donner plus de consistance à l'infrastructure des longues étendues de terrain sablonneux; il s'agissait de construire des fondements solides, sur lesquels on allait bâtir des maisons et des hôtels. Depuis lors, Miami est devenue la station balnéaire connue du monde entier. En s'y prenant de diverses manières, Fisher s'efforça de faire connaître partout la beauté de cette région; au printemps de 1925, il organisa à cet effet une course de canots automobiles, en invitant des sportifs éminents à prendre part à cette compétition, entre autres Louis Chevrolet. Ce dernier, en compagnie de sa femme, entreprit le long voyage qui devait le conduire dans cette contrée, alors sauvage et couverte de palmiers. Chevrolet, qui se trouvait pour la première fois au volant d'un canot automobile, gagna pourtant la course de haute lutte.

Constructeur d'automobiles et fabricant

Si Chevrolet s'était borné à n'être qu'un coureur célèbre, son nom serait aujourd'hui oublié, tout comme celui de nombreux autres coureurs. C'est comme constructeur d'automobiles qu'il s'est acquis une renommée durable. Pour retrouver les traces de son activité à ses débuts, il faut revenir de deux décennies en arrière, à l'époque où les industries automobiles d'Europe et d'Amérique se développaient indépendamment l'une de l'autre.

David D. Buick construisit en 1902 son premier modèle d'automobile, mais il se vit bientôt obligé de s'adjoindre des associés. Le plus éminent d'entre eux, William C. Durant, qui reprit en 1905 la direction des usines Buick, assura leur succès et les fit fusionner avec le General Motors Company, fondée en 1908, dont elles devinrent le principal pilier; par la suite, la General Motors engloba les marques Cadillac, Oakland, Oldsmobile et Northway. David D. Buick poursuivit son activité dans la maison jusqu'en 1919, époque où il prit sa retraite. Il mourut en 1929.

La carrière de Louis Chevrolet est étroitement liée à celle de Durant. Ce dernier, homme d'affaires avisé et organisateur de talent, ne tarda pas à reconnaître les capacités de Chevrolet et l'engagea à son service comme coureur et constructeur de la marque Buick. A Flint, près de Detroit, Durant fit subir une épreuve aux deux frères Louis et Arthur Chevrolet, afin de pouvoir juger de leur aptitude à conduire; ils durent se mesurer en effectuant un parcours réduit, sur une mauvaise piste, dans l'arrière-cour de la fabrique. Louis arriva premier. Durant engagea les deux frères, Louis en qualité de coureur et Arthur comme chauffeur attaché à sa personne. Il exprima ainsi les raisons de son choix: «Louis a gagné, en risquant le tout pour le tout, tandis qu'Arthur, lui, n'a pas voulu courir de risques.» Arthur était sans doute un chauffeur digne de confiance, à son avis, mais Louis, qui était entreprenant et avait des idées, travailla à la construction d'une voiture bon marché, dont les possibilités de vente augmentaient au fur et à mesure que s'améliorait l'état des routes en Amérique, comme ce fut le cas pour la voiture lancée par Henry Ford.

En 1910, Durant quitta la direction de la General Motors Co. à la suite de divers échecs et fonda la Little Motor Car Company, en collaboration avec William H. Little, qui avait aussi fait partie de la direction des usines Buick, et d'autres associés. A l'origine, cette nouvelle usine se proposait de construire une voiture bon marché, pour faire concurrence à Ford. Chevrolet



Louis Chevrolet

Louis Chevrolet
1878-1941

Nr. 721

Chevrolet Louis Joseph

Le vingt cinq — Décembre — mil huit cent soixante dix huit —
à six heures et demie — après — midi est né à La Chaux-de-Fonds —
Rue du Grenier 22a — Louis Joseph — fils — légitime de
Joseph Félix Chevrolet — (profession) horloger —
fils de Victor Laurent — et de Marie Anne Agnès Corbat —
de Bonfol et Bern — domicilié à La Chaux-de-Fonds —
et de Marie Anne Angéline Mathieu — fille de Pierre Joseph —
et de Catherine Rouven — de Barmesville Bern —

Inscrit au présent registre le vingt sept — Décembre —
mil huit cent soixante dix huit — sur la déclaration de Joseph Chevrolet
père de l'enfant nouveau né :

Confirmé après lecture faite :

J^e Félix Chevrolet

L'officier de l'état civil :

Communiqué à Bonfol

Henri Menni



Le registre de l'état civil de La Chaux-de-Fonds mentionne la naissance, le 25 décembre 1878, de Louis-Joseph Chevrolet, citoyen de Bonfol, dans le Jura bernois

La maison natale de Louis Chevrolet, rue du Grenier, 22a, à La Chaux-de-Fonds (démolie en 1959)



A l'âge de 20 ans, Louis Chevrolet était connu à
Beaune comme coureur cycliste

La famille Chevrolet vers 1898. Debout, de gauche
à droite: Arthur, Louis, Fannie, Berthe, Alfred;
assis: le père de Louis Chevrolet, Gaston, Madame
Chevrolet, Marthe. Tous les enfants ont émigré
plus tard en Amérique, sauf Alfred; Louis, Arthur
et Gaston se sont faits un nom comme coureurs
automobilistes

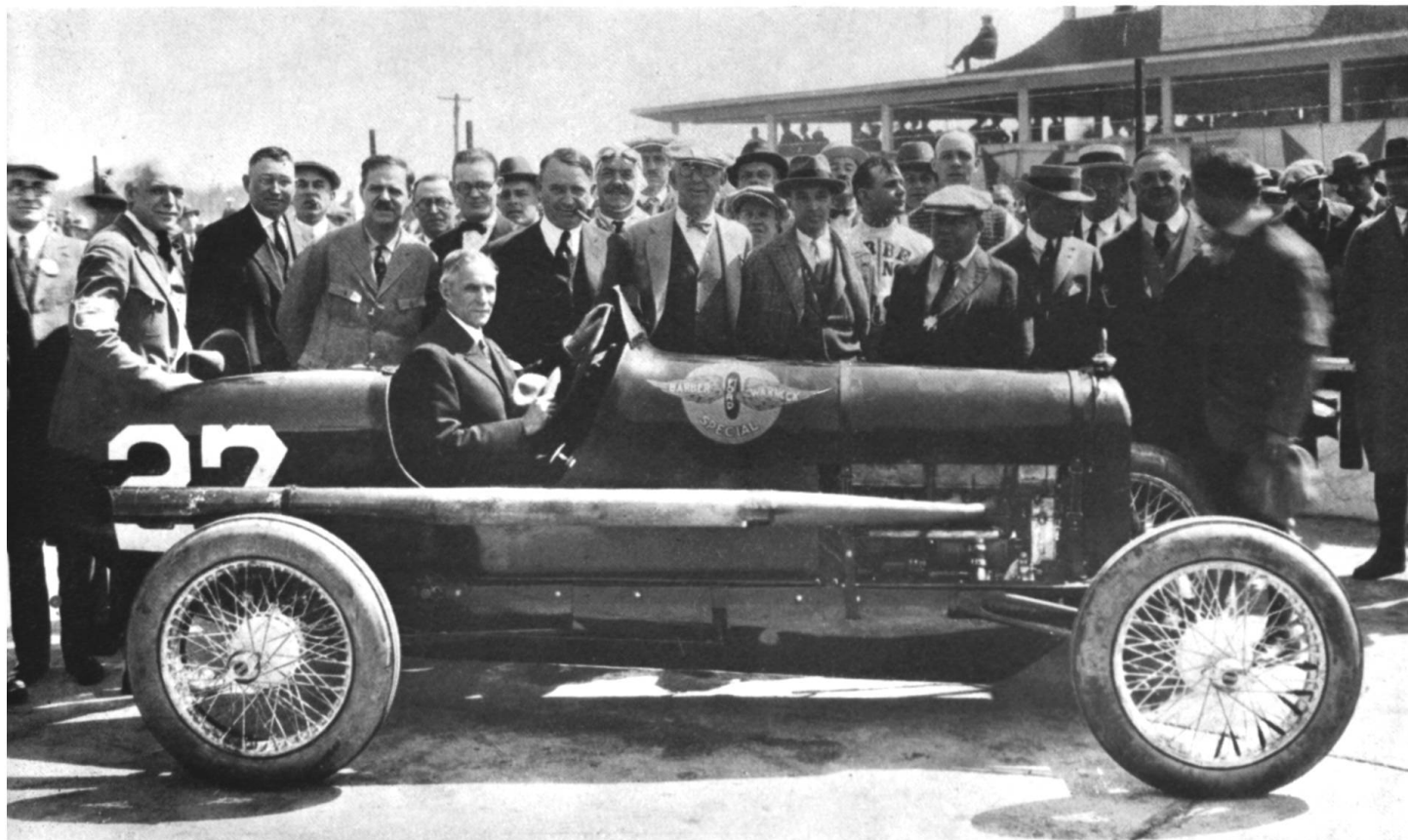




Louis Chevrolet, en compagnie d'une autre personne, sur une machine De Dion-Bouton, à Brooklyn, en 1901

Chevrolet avait fait suivre cette photo du commentaire suivant: «En souvenir de la course pour la coupe Vanderbilt, à Long Island.» Elle montre dans quel état se trouvait sa voiture à la suite d'un accident; lui-même sortit indemne de l'aventure





Henry Ford au volant de la voiture de course «Frontenac», appelée «Fronty-Ford», construite par Louis Chevrolet. On distingue ce dernier, en complet clair, debout derrière la voiture, à gauche de Ford. A droite de celui-ci, fumant le cigare, le célèbre coureur automobiliste Barney Oldfield; deuxième à sa gauche, en chapeau de feutre, Edsel Ford



A l'origine, la marque «Chevrolet» s'inspirait de la signature du constructeur. W. C. Durant entreprit de modifier la marque comme indiqué ci-dessus; c'est ce modèle qui a été utilisé depuis, pendant plusieurs décennies



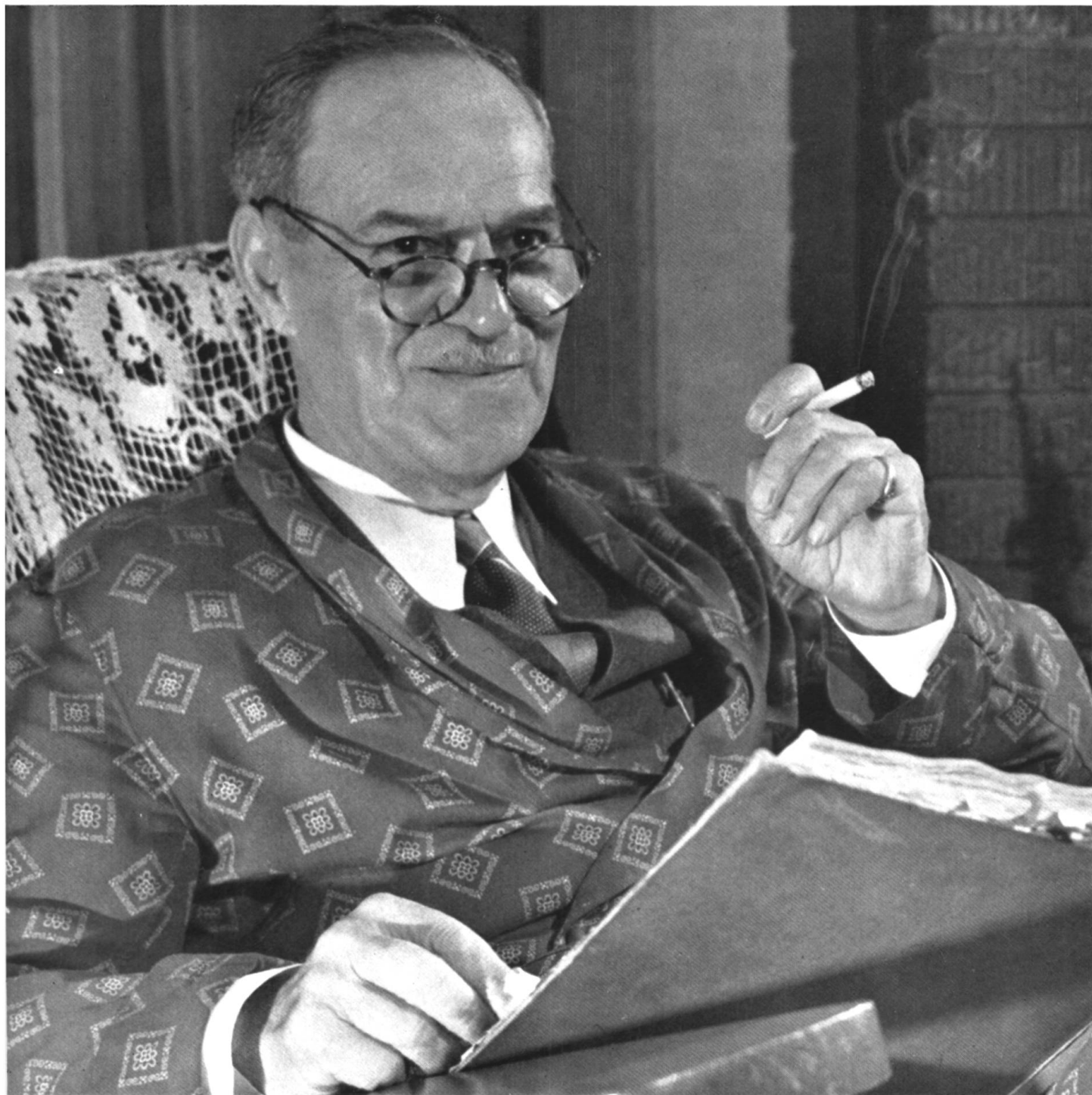
David D. Buick, constructeur et créateur de la marque de la voiture qui porte son nom



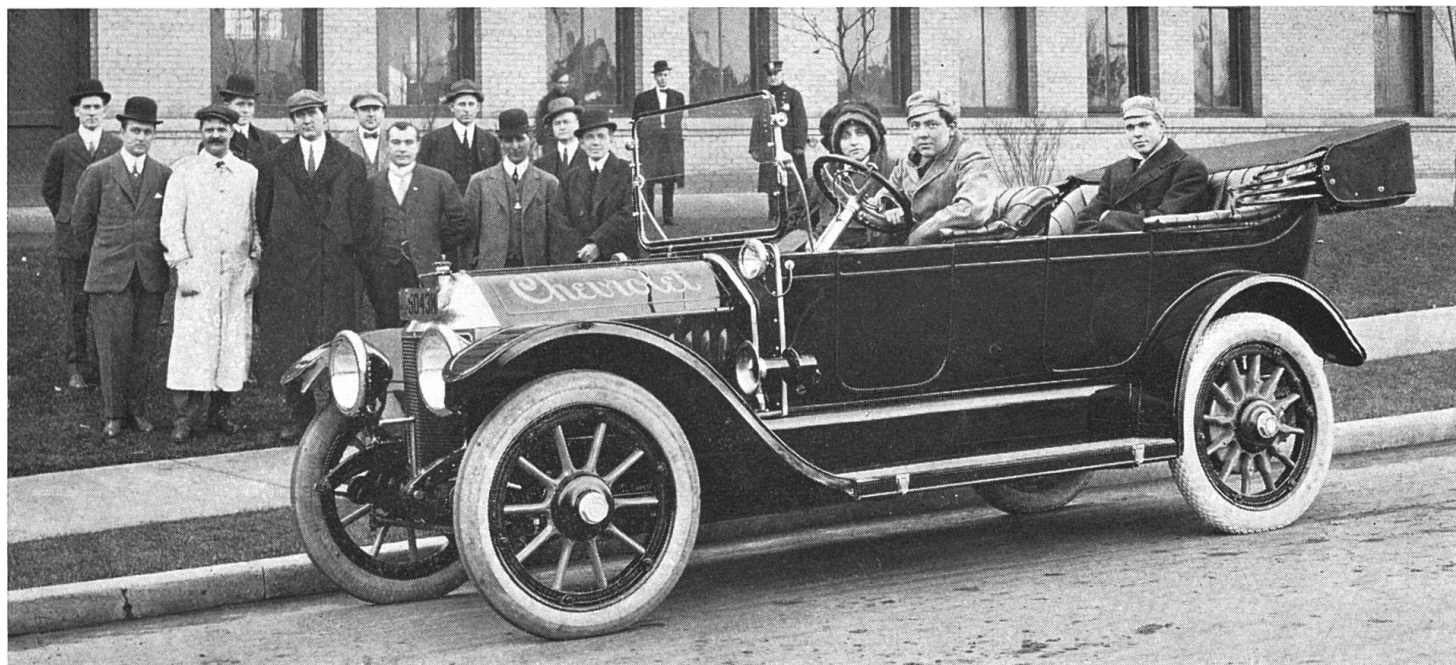
William C. Durant, brillant homme d'affaires et organisateur, fondateur de la «General Motors Company»



Le maréchal Foch pendant sa tournée en Amérique, en automne 1921. De gauche à droite: le gouverneur de l'Etat d'Indiana, le maréchal Foch, Louis Chevrolet, le bourgmestre d'Indianapolis.
Derrière le maréchal Foch, Arthur Chevrolet, coiffé d'une casquette



Victime d'une hémorragie cérébrale à l'âge de 56 ans, Louis Chevrolet dut rester alité pendant six ans



La première voiture Chevrolet, en 1911, devant la fabrique de la «Chevrolet Motor Car Company», à Detroit. Au volant, Clifford Durant, fils de W.C. Durant, avec son épouse. Debout derrière la voiture, de gauche à droite, au premier rang: 2^e Louis Chevrolet, en manteau clair; 3^e William H. Little, son associé; 4^e Etienne Planche, ingénieur; 6^e William C. Durant, fondateur de la General Motors Company (1908), associé de Little et Chevrolet à l'époque où cette photo a été prise

La dernière voiture Chevrolet: Impala 1965 Super Sport



avait compris que l'apparence extérieure de la voiture bon marché fabriquée par Ford n'était pas à son avantage. Il avait donc projeté de construire une voiture d'un aspect plus esthétique. A son avis, la forme extérieure devait être plaisante et il n'ignorait pas que nombre d'acheteurs aisés étaient tout disposés à payer un peu plus cher pour une voiture de forme élégante et offrant davantage de confort. Son modèle à 6 cylindres était au point pour être mis en fabrication et, le 3 novembre 1911, Louis Chevrolet fonda, en collaboration avec William H. Little et Edwin R. Campbell, la «Chevrolet Motor Car Company of Michigan», à Detroit, qui devait se consacrer à la construction et à la vente de cette voiture. Les usines Chevrolet ouvrirent des comptoirs de vente à Chicago, Philadelphie et Boston. La grande 6 cylindres coûtait 2500 dollars, et à ce prix, on ne pouvait songer à concurrencer avec succès la Ford, fabriquée en grande série et revenant par conséquent bien meilleur marché. Durant estima que la raison de cet insuccès résidait dans le coût trop élevé des frais de production. Chevrolet avait vu trop grand. La construction de sa voiture, telle qu'il l'avait imaginée, exigeait une trop grosse somme de travail et un matériel trop coûteux. Durant décida de restreindre la fabrication, ferma une des deux fabriques exploitées par la maison et remit la direction des usines entre les mains d'un nommé Hardy. Chevrolet se vit contraint de se retirer de la direction de l'entreprise et de céder son paquet d'actions à ses associés. C'est ainsi qu'en 1913, Louis Chevrolet quitta la société qui portait son nom, plus pauvre qu'à l'époque où il l'avait fondée. A partir de ce moment, la destinée de Louis Chevrolet n'a plus rien de commun avec celle de l'auto qui porte son nom, sauf pendant une brève période, 18 ans plus tard. La construction de sa voiture fut poursuivie sans sa collaboration, mais tout de même en tenant compte de ses directives. Il semble que Durant se soit inspiré d'un motif de tapisserie qui lui était tombé sous les yeux au cours d'un voyage en France, pour l'adopter comme marque distinctive de la voiture, c'est-à-dire la cartouche en forme de croix encadrant le parafe, telle qu'elle est utilisée encore de nos jours. Chevrolet vendit à la maison qui continuait la fabrication de la voiture qui portait son nom le droit d'utiliser ce nom, désormais célèbre, ceci probablement à la suite d'un arrangement tacite, selon une coutume très répandue en Amérique. On n'a jamais su combien il avait touché comme prix de cette transaction. A partir de ce moment, il n'avait plus le droit d'utiliser son nom pour désigner une marque d'automobile et les voitures qu'il construisit par la suite portent d'autres noms.

Durant connu lui-même bien des revirements de fortune. Il s'associa de nouveau à la General Motors, qui fusionna avec la Chevrolet Motor Car Co.; puis il quitta cette entreprise pour la seconde fois, en 1920, perdit, vers 1929, une grande partie de sa fortune, se voua plus tard au commerce des denrées alimentaires et mourut en 1947.

Entre-temps, le nom et la marque Chevrolet s'étaient imposés. Jusqu'au printemps 1933, époque à laquelle Louis Chevrolet se retrouva de nouveau à la General Motors, le nombre des automobiles Chevrolet vendues s'élevait à huit millions.

«Frontenac» et autres projets

Après avoir quitté la maison qui portait son nom, Louis Chevrolet poursuivit la construction de nouvelles voitures à son compte, avec les fonds dont il pouvait encore disposer.

Il entreprit tout d'abord la construction d'une voiture de course, qu'il baptisa «Frontenac», puis la création d'une petite voiture légère, la «Cornelian». Cette dernière, d'une capacité de 4 cylindres, dont le modèle était au point en 1915, n'eut pas l'heur d'intéresser les bailleurs de fonds, de sorte qu'elle ne fut jamais mise en fabrication. Elle constituait pourtant, à bien des égards, une véritable innovation, en premier lieu grâce au fait que son poids total ne dépassait guère 480 kg, l'acier du moteur et de certaines pièces étant remplacé par un alliage d'aluminium, et d'autre part, grâce à ses 12,1 ch et son essieu arrière flexible, lui conférant une bonne tenue de route en laissant du jeu aux roues arrières, qui s'inclinaient vers l'intérieur quand la voiture prenait un virage. En dépit de ces intéressantes innovations techniques, la construction de la «Cornelian» dut être abandonnée.

En revanche, la «Frontenac» eut d'autant plus de succès; on l'appelait aussi «Monroe», du nom des usines où Louis Chevrolet travaillait à cette époque à la construction de cette voiture et avait été engagé en qualité d'ingénieur-conseil. C'est avec ce type de voiture que Chevrolet et d'autres coureurs remportèrent maintes victoires, entre 1915 et 1925, aux courses d'Indianapolis et autres lieux. Il exista même, pendant un certain nombre d'années, une Société Anonyme Frontenac, à Detroit, avec Louis Chevrolet comme président. A la même époque, il travaillait aussi, en qualité de vice-président, à l'American Motors Corporation, qui venait d'être fondée; cette société se proposait de sortir des voitures de tourisme en grande série. Nous

ne pouvons suivre ici la destinée de ces maisons, ce qui nous mènerait trop loin. Il suffit de rappeler qu'en 1920, Louis et ses deux frères fondèrent la «Chevrolet Brothers Manufacturing Company» à Indianapolis, qui fabriquait le moteur «Frontenac», en abrégé «Fronty» et construisit pour le compte de Henry Ford les voitures de course «Fronty-Ford», dont la concurrence était très redoutée. Cette usine, qui connut le succès à ses débuts, fabriquait aussi des pièces détachées pour l'automobile, du moteur au vilebrequin et à la pompe hydraulique, mais à la longue, ses capacités concurrentielles se révélèrent insuffisantes.

L'imagination créatrice de Louis Chevrolet ne cessait de lui inspirer de nouvelles idées. Il était préoccupé par le développement de l'aviation. Vers 1929, il travailla à la construction de moteurs d'avions, probablement de concert avec le constructeur Glenn L. Martin. Il fonda une nouvelle maison, destinée à la construction de ces moteurs, la «Chevrolet Aircraft Corporation», dont les usines se trouvaient à Baltimore. C'est là qu'en 1930, il construisit un moteur de 4 cylindres, le «Chevrolet 333», d'une vitesse de rotation de 2100 à 2500 tours à la minute et d'une puissance de 120 à 133 ch, qui fut favorablement accueilli par les experts officiels. En 1932, il soumit au bureau américain pour l'octroi des brevets d'inventions un moteur à étoile de 10 cylindres, comportant un perfectionnement du transfert d'énergie par un système de crémaillères et roues dentées.

Le brevet lui fut délivré le 19 février 1935, alors qu'il était déjà en proie au mal qui devait l'emporter. Il paraît qu'il aurait aussi construit un hélicoptère d'un rendement satisfaisant. Mais aucun de ses moteurs destinés à l'aviation n'a jamais été fabriqué en usine. Les années 1929 à 1935 ont été marquées, aux Etats-Unis comme ailleurs, par la terrible crise économique mondiale, qui paralysait toute initiative. Dans le monde entier, des millions de travailleurs étaient réduits au chômage et des fortunes considérables furent anéanties. Personne, à cette époque, n'était disposé à financer ces dernières créations sorties des mains et du cerveau de Louis Chevrolet, de sorte que ses constructions et projets tombèrent dans l'oubli, et furent dépassés par l'évolution ultérieure de la technique.

Son retour à la General Motors, dont la direction lui avait offert un poste dans le service des automobiles Chevrolet (Chevrolet Motor Division), à Detroit, en 1933, ne put empêcher la destinée de s'accomplir. L'année suivante déjà, une première attaque d'apoplexie le cloua sur son lit de douleur, l'obligeant à mettre un terme à son activité dans la maison qui

fabriquait «sa» voiture, dont la vente connaissait un succès inespéré. Pour comble de malheur, un incendie se déclara dans la maison habitée par sa sœur, à New Jersey, détruisant tous les plans et dessins d'autos, moteurs et pièces de rechange, qu'il avait rangés dans des caisses.

L'homme

Louis Chevrolet possédait une montre de poche fabriquée par son père. Ses descendants ont conservé précieusement cette pièce d'horlogerie, comme un objet de grand prix, unique en son genre. Le cadran marquant les heures comporte en outre quatre petits cadrans formant entre eux une croix et indiquant les minutes, heures, jours et mois; l'aiguille des secondes tourne autour du centre. Pour Louis Chevrolet, cette montre était le symbole de l'exceptionnelle habileté technique qu'il avait héritée de son père. Son épouse a déclaré à ce sujet: «Je n'ai jamais été obligée de confier la réparation d'une montre, pendule ou autre objet quelconque à un artisan du dehors. Quand une de nos montres ou de nos pendules était dérégulée, mon mari la démontrait, la nettoyait et la remettait en état. Je n'ai jamais eu besoin de me préoccuper des appareils et des installations du ménage. C'était un jeu pour mon mari de veiller lui-même à les maintenir en état de parfait fonctionnement.»

Son habileté se manifestait aussi dans la pratique des jeux et des sports. C'était un tireur hors ligne; au jeu de quilles, il montrait la même adresse qu'au volant d'une voiture de course. Il adorait le tir aux boules de plâtre et il aimait faire des parties de chasse avec ses amis. Le premier sport auquel il s'était adonné était le patinage, qu'il pratiquait déjà dans son enfance, à La Chaux-de-Fonds. En été, il aimait à jouer au golf et, plus tard, quand il fut obligé de garder la chambre, il pouvait se livrer à d'interminables parties de bridge.

Sa nature sportive se traduisait aussi dans son comportement envers ses semblables. Il était d'un abord facile, d'une parfaite loyauté et coulant en affaires, comme dans ses relations avec le monde des sports. En revanche, il pouvait être redoutable pour ses concurrents quand il se trouvait au volant de sa voiture de course, car alors, ainsi que l'a raconté un de ses anciens amis, il concentrait toutes ses forces en un effort suprême pour remporter la victoire de haute lutte. Mais par ailleurs, il était la bonté en personne et

passait pour être un admirable camarade, aimé de tous. Comme coureur, il lui arrivait parfois de gagner de grosses sommes d'argent, qu'il perdit souvent en les consacrant aux recherches qu'il effectuait en matière d'innovations techniques, à ses nouvelles constructions et aux affaires qu'il entreprenait. En affaires, il était assez avisé pour être en mesure d'estimer ses plans, ses réalisations et ses inventions à leur juste valeur. Mais il n'était réellement préoccupé que de ses projets techniques et le côté commercial, qui n'était pourtant pas négligeable, n'était pas son fait. C'est là ce qui explique le caractère instable de sa destinée, ses continuels revirements dans le choix de ses associés, ce qui, du reste, n'avait rien d'exceptionnel dans les premiers temps des annales de l'automobile en Amérique. Par deux fois, Chevrolet perdit tout ce qu'il possédait, mais il supportait tous les coups du sort sans témoigner aucune amertume.

Quand une idée se rapportant à ses projets de construction s'emparait de lui, elle ne lui laissait pas de repos qu'il n'ait réussi à trouver le moyen de l'appliquer. Il trouvait souvent la solution de maints problèmes ardu pendant son sommeil, et il avait toujours à portée de main du papier et un crayon sur sa table de chevet. Il travaillait souvent jusqu'à l'aube, soit dans le petit atelier qu'il avait aménagé chez lui, soit à l'usine, en compagnie des ingénieurs. Son acharnement au travail n'altérait jamais sa bonne humeur. Mais jusqu'à ce qu'une idée eût trouvé sa forme sur le papier, il esquissait souvent des centaines de croquis, dont les ingénieurs prenaient les meilleurs pour tâcher d'en tirer parti, afin que les dessinateurs puissent se mettre à l'œuvre à leur tour.

Il fut toujours pour son épouse, compagne fidèle des bons et des mauvais jours, et pour ses deux fils, un mari et un père exemplaire, tendre et dévoué. L'attachement au milieu familial était de tradition chez les siens et chez lui une vertu innée. Toute sa vie, il conserva la fierté de son origine suisse, et pourtant, il ne lui a jamais été donné de revoir le pays où son enfance s'était déroulée. En 1927, tout était prêt pour un voyage qu'il se proposait d'effectuer en Europe; devenu célèbre entre-temps, il avait formé le projet de se rendre à Paris, à Beaune et à La Chaux-de-Fonds, en compagnie de sa femme. La veille du départ, il eut une crise d'appendicite, qui le retint pendant trois mois à l'hôpital de la Fondation Ford. Plus tard, d'autres soucis l'obligèrent à renoncer pour toujours au voyage en Europe.

En automne 1921, le gouvernement des Etats-Unis lui confia une mission qui en dit long sur l'estime et la considération dont il jouissait dans de larges

milieux. Le maréchal Foch, généralissime des armées françaises et alliées et vainqueur de la première guerre mondiale, avait entrepris une tournée aux Etats-Unis, à la suite d'une invitation qui lui avait été adressée par l'Association américaine des anciens combattants de la grande guerre. Un accueil triomphal fut réservé au maréchal partout où son itinéraire le conduisit, sur un trajet de 26 000 km à travers le territoire des Etats-Unis. Trente universités américaines lui décernèrent le grade de docteur honoris causa. Mais l'illustre visiteur ne parlait pas l'anglais. Louis Chevrolet se trouvait parmi les personnes qui avaient été chargées de l'accompagner pour lui servir d'interprète et de cicerone.

Maladie et mort de Louis Chevrolet

La maladie vint frapper Louis Chevrolet dans ce qui faisait sa force et le rendait d'autant plus vulnérable: le cerveau. En 1934, à la suite d'une première hémorragie cérébrale, il fut en butte à des attaques de paralysie. Au cours des années suivantes, cinq attaques d'apoplexie se succédèrent. Dans ses moments lucides, il feuilletait les albums où son épouse avait réuni avec amour les extraits des chroniques sportives publiées par les journaux, rapportant ses succès de coureur et commentant ses travaux de constructeur. Pendant les six années de 1934 à 1941, les époux passèrent chaque hiver dans un petit appartement privé qu'ils possédaient dans la presque île de Floride, dont le climat chaud procurait un peu de soulagement au malade. Cependant, son état ne cessait d'empirer et il sentait ses forces décliner.

Il s'éteignit le 6 juin 1941, dans son foyer de Detroit, au milieu de la douleur des siens, entouré de son épouse Suzanne, de son fils Alfred et de la fille de son premier fils, Charles, décédé peu de temps avant que le père ne tomba malade. Le mal qui l'étreignait depuis des années ne lui avait jamais permis de reprendre une activité quelconque. Sa mort passa presque inaperçue, au milieu des préoccupations engendrées par la seconde guerre mondiale.

Nombre de recueils et dictionnaires biographiques de l'Ancien et du Nouveau-Monde ignorent jusqu'à son nom. Il est certes difficile d'évaluer exactement les mérites d'un homme et d'en apporter la justification quant à l'importance de sa participation au développement sensationnel de l'in-

dustrie automobile, dont tous les protagonistes se livrent une lutte sans merci. Cependant, ce n'est pas sans raison que la plus populaire des voitures américaines porte la marque Chevrolet.

Il fut un des premiers pionniers qui s'attachèrent à transformer la machine des débuts, dont la carrosserie s'inspirait de celle du fiacre, en une élégante et confortable voiture de tourisme, telle que nous la connaissons aujourd'hui.

Louis Chevrolet passe pour le créateur de la plus célèbre marque d'automobile du monde; le nom de ce citoyen suisse est devenu un symbole sur les routes des cinq continents.

Hans Rudolf Schmid
traduit par Frédéric Wochner

