

Zeitschrift: Le messenger suisse : revue des communautés suisses de langue française
Herausgeber: Le messenger suisse
Band: - (1998)
Heft: 112

Artikel: Citizen Chevrolet
Autor: Jonneret, Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-847681>

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: 02.05.2026

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



L'homme qui donna son nom à la voiture la plus construite au monde était un jurassien originaire de Bonfol et natif de la Chaux-de-Fonds. Pilote et mécanicien surdoué, il quitta le grand village de Blaise Cendrars et Le Corbusier pour conquérir l'Amérique. En quatrième vitesse.

Pierre Jonneret

Louis Chevrolet est le fils d'un horloger travaillant selon le principe de l'établissement par lequel les artisans se partageaient quelque 150 opérations différentes conduisant au produit fini. On recevait son stock d'ébauches, procédait à sa propre opération, et passait la caisse au collègue suivant. Joseph Chevrolet, père de Louis, est planteur d'échappements. Il ne fait que cela sur une pièce d'horlogerie. C'est rue du Grenier, 22, que vient au monde Louis-Joseph, le jour de Noël 1878, deuxième fils de Joseph Chevrolet et d'Angélique Mahon. On fête cette année à La Chaux-de-Fonds le 120^e anniversaire de cette naissance et de ce nom qui figure sur le pedigree de millions de voitures par an... depuis 1911. Peu chanceux à La Chaux-de-Fonds, les parents de Louis reviennent à Bonfol où se passent les premières années de Louis. Frères et sœurs naissent rapidement dans cette très catholique famille du Jura alors bernois, mais les conditions économiques sont telles que Joseph décide d'émigrer dans le grand pays voisin. Il s'installe comme commerçant horloger à Beaune, Côte-d'Or. Louis est donc

un Suisse de l'étranger dès sa jeunesse. On ne roule toujours pas sur l'or et les gains du père suffisent à peine à nourrir une famille de sept enfants. Les jeunes Chevrolet doivent très tôt trouver du travail. Louis entre au service d'un mécanicien qui se livre au commerce tout nouveau des bicyclettes. C'est là qu'il "désosse" son premier moteur, celui d'un tricycle à vapeur. La légende veut qu'un certain M. Vanderbilt faisant réparer sa teuf-teuf chez le marchand de vélo, admira les qualités du jeune mécano et... lui prédit un bel avenir s'il traversait l'Atlantique.

Premières armes, premières chances

Louis traversa l'Atlantique, mais n'amassa jamais la fortune du banquier Cornelius Vanderbilt en panne à Beaune. Il conserva néanmoins de cette étape bourguignonne un certain goût pour la couleur pourpre qui fut celle de ses plus belles voitures de course. Car la course, déjà, passionne le fils de l'horloger besogneux. Il est un athlète de 1m82, doué d'une force exceptionnelle. La

petite reine est son premier véhicule. Le 14 juillet 1895, il parcourt 6 400m en dix minutes. Record absolu de l'époque. L'année suivante il gagne en deux heures, une minute et quarante-cinq secondes un circuit de 64 km. Les succès se succèdent. Louis peut rapporter un peu d'argent à la maison où les conditions sont toujours précaires. Plus rien à espérer à Beaune. L'automobile le fascine. Il les voit passer dans des nuages de poussière sur la route de Chalon et décide de monter à Paris. On ne sait pas très bien chez qui il y travaille. Lui-même ne le précisera jamais et il est vraisemblable qu'il passera chez De Dion-Bouton, Darracq, Hotchkiss et même Mors. Le summum d'alors. Ses camarades d'atelier lui disent que si l'on exporte toutes ces belles machines aux U.S.A. c'est qu'on en fabrique pas encore là-bas. L'idée de l'aventure est plantée. En 1900, Louis Chevrolet s'embarque pour le Nouveau Monde, sans doute du Havre comme tant de Suisses aventureux.

Pas fou, Louis ne va pas directement à New York, où tant d'émigrés sont devenus clochards ou vagabonds. Il choisit d'abord Montréal, parce qu'on y parle français - il aura toute sa vie de la peine à se plier à l'anglais - et parce qu'au Canada l'administration est moins tatillonne et sectaire qu'aux U.S.A. Il trouve vite un emploi de chauffeur car, à l'époque, le chauffeur devait obligatoirement être mécanicien. On réparait tous les 10 kilomètres !... sans parler des crevaisons. Se familiarisant peu à peu avec le continent, Louis écoute ceux qui, comme lui, ont fait leur paquetage à Levallois, Clichy ou Puteaux pour venir tâter de la mécanique aux Etats-Unis, où l'on se déplace encore en diligence et où les chemins de fer ne relient que les grands centres. Le ressortissant suisse qu'il est, mesurant maintenant son avenir de visu fait vite le saut à New York. Il s'y fait engager par un compatriote de Bienne, et dès 1901, par la firme De Dion-Bouton où son passé en banlieue parisienne lui ouvre les portes. Car le grand constructeur américain était alors "De Dion-Bouton of America". Mais le sort des siens le

préoccupe. Il obtient de son père que la famille entière émigre aux U.S.A. où il peut leur louer une maison. Seul l'aîné restera en France. Joseph Chevrolet, le père, décédera en 1902 à Beaune, dans une réelle misère puisqu'il sera enterré à la fosse commune.

Chevrolet, label de la GM


En choisissant l'Amérique, Louis avait sauvé sa famille. Encore fallait-il assurer son avenir. La chance se dessine en 1904. Louis, toujours chauffeur de maîtres, conduit une fois, en Panhard et Levassor, une famille française de New York qui représente un célèbre fourreur parisien. Il épouse la fille de ces négociants et sort ainsi de son cercle familial. Ces relations nouvelles lui permettent de se rapprocher de Fiat qui l'engage d'abord comme mécanicien puis comme pilote. À l'époque la "réclame" n'existait pas encore, pas plus que les médias modernes et la réputation des marques ne se faisait que par la course. Pour conduire les bolides d'alors il fallait non seulement être un risque-tout pour lequel la mort n'avait aucune importance, mais aussi un athlète propre à maintenir dans les virages de lourdes masses de ferraille atteignant déjà plus de 100 km/h de moyenne... avec des pointes à près de 190. Il fallait aussi être un mécanicien hors ligne pour déceler toutes les faiblesses de ces dangereux tombeaux sur lesquels on était juché sans protection aucune, n'ayant d'autre ressource que se cramponner au volant.

Première course,
premier succès :

record mondial du mile battu à 109,7 km/h. Avec sa taille, ses 97 kg, sa grosse moustache, sa casquette tournée à l'envers la visière sur le cou, son éternel mégot et sa gueule de lutteur, Louis Chevrolet est rapidement l'idole des foules qui se pressent à ces modernes rodéos dans l'espoir d'une sortie de route ou d'une casse spectaculaire. Louis entraîne ses deux frères, Arthur et Gaston, dans son sillage et la triplette des Chevrolet ne fait que renforcer la gloire de chacun. Aux U.S.A., on aime les pionniers. Comme les voitures de course sont alors des modèles de série à peine modifiés, l'impact sur les acheteurs et les industriels est important. Louis rencontre alors l'homme qui fera de Chevrolet une marque et sera le premier à concevoir une industrie américaine de l'automobile : William Durant. Petit-fils d'un ancien gouverneur du Michigan, ce dernier a ses ouvertures partout. Peu à peu, Durant rachète de petites marques américaines incapables de concurrencer la technique européenne d'alors. Il commence par Buick, puis avale ensuite Cadillac et Oldsmobile pour créer la General Motors. Il engage Louis comme chauffeur personnel à condition qu'il continue de courir et fasse de la petite Buick une voiture révolutionnaire, propre à remplacer les européennes. De 4 600 voitures en 1907, la GM passe à plus de 30 000 en 1910. C'est plus que l'ensemble des constructeurs américains réunis, Ford y compris. Louis s'ouvre alors à Durant de son projet : construire sa propre voiture. D'ailleurs, à la GM, on se demande pourquoi ce mécanicien de génie s'acharne à courir encore au risque de se tuer. Durant flairer l'aubaine : une voiture portant le nom de Chevrolet ne peut être qu'un succès commercial propre à écraser la Ford T de Charlie Chaplin.

La Classic-Six

Cette voiture, Durant et Chevrolet la voulurent superbe et techniquement insurpassable. Chevrolet s'adjoint un ingénieur français, Etienne Planche. Une société est créée à Détroit, dont Chevrolet est le Président... Mais, peu doué pour les

affaires, il donne son nom et son expérience à la société contre 100 des 6 000 parts du capital actions. Ce qui lui importe, c'est de développer son projet. Présentée en 1911, la voiture sort des usines en 1912. C'est une impressionnante berline à quatre portes - la Ford T n'en eut jamais que deux - avec sièges en cuir, éclairage électrique, tout à fait comparable aux plus belles Rochet Schneider ou Lorraine-Dietrich. L'allure de cette Classic-Six rappelle les premières Mercedes de prestige et la pureté des lignes et du dessin des ailes fait déjà penser à un certain aérodynamisme. Elle coûte cependant très cher et il n'en sortira que trois mille exemplaires. Louis profite du succès pour aller faire un voyage en Suisse, en 1913. Quand il revient aux U.S.A., Durant lui dit brusquement qu'il faut arrêter la production de la Classic-Six et concevoir un modèle bon marché pour concurrencer Ford. Cette idée est inacceptable pour un passionné de la belle mécanique et de la performance. Chevrolet s'emporte et quitte avec fracas le bureau de Durant. Jamais, dit-il, il ne fera une «carriole à moteur» comme la T. Chevrolet quitte la firme, vend pour peu de choses son paquet d'actions et décide de tenter seul sa chance. Mais il ne pourra utiliser pour une voiture le nom de Chevrolet qu'il avait juridiquement apporté à la firme. Ainsi, la Classic-Six sera la seule Chevrolet construite sous la direction de Louis et conçue par lui. Cependant son influence novatrice marquera jusque dans les années 50 la marque principale de la GM, avec les modèles Corvette ou Camaro. L'idée du luxe populaire était lancée. Durant, quant à lui, sera éjecté de la GM par les banquiers auxquels il avait dû recourir. Il perdra une partie de sa fortune à Wall Street et finira dans le commerce des denrées alimentaires. Louis Chevrolet continuera de faire des voitures, mais des voitures de course seulement, jusqu'à ce que la maladie le confine dans sa modeste maison de Détroit. 

À suivre : les bolides de course de Louis Chevrolet

