

Louis-Joseph Chevrolet

En 1900 le pionnier suisse Louis Chevrolet a émigré aux Etats-Unis pour tenter sa chance. Son parcours vers l'Ouest a été celui de la gloire et du succès, mais aussi celui de quelques déboires.

L'impulsif Jurassien, né à La Chaux-de-Fonds en 1878 - les Américains le surnommaient le "casse-cou français" - a également été un véritable chef de famille, un pionnier dans le développement de l'automobile et un pilote de course talentueux...

Peu de gens se doutent en voyant passer une Chevrolet Corvette, Camaro ou une Chevrolet Captiva que la genèse de cette célèbre marque automobile a débuté le 25 décembre 1878, dans la métropole horlogère de La Chaux-de-Fonds, avec la naissance de Louis-Joseph Chevrolet.

Louis Chevrolet: un "chef de famille..."

Après la naissance de ce deuxième fils, les parents Chevrolet, Joseph Félicien et Marie Anne Angéline, sont retournés vivre dans l'actuel canton du Jura, à Bonfol et à Beurnevésin. A la fin de l'année 1887, le "petit Louis" a neuf ans lorsque sa famille (qui s'est agrandie entre-temps de Fanny, Berthe et Arthur) déménage dans la ville française de Beaune. Là, le couple Chevrolet a encore deux enfants: Marthe et enfin Gaston (1892), le cadet, qui est le septième Chevrolet.

Pendant que le père Joseph gagne sa vie dans un petit commerce d'horlogerie qu'il a fondé, Louis fait ses premières armes dans la mécanique. Il travaille pour les ateliers Roblin, un commerce qui entretient et répare tous les moyens de transport de l'époque, plus spécialement les bicyclettes. En ce temps, la présence d'un véhicule automobile est un véritable événement. La légende veut qu'en 1896 ou 1897 un riche Américain soit tombé en panne à Beaune avec sa voiture.

Cherchant un garage, c'est presque naturellement qu'il est tombé sur l'atelier Roblin. Toujours selon cette légende, cet homme n'était autre que Monsieur Vanderbilt, issu d'une des familles les plus riches des Etats-Unis. Louis Chevrolet aurait été le seul à pouvoir faire redémarrer l'engin. C'est ainsi que serait né le désir de Louis Chevrolet d'émigrer aux Etats-Unis.

A Beaune s'est également éveillée une autre facette de Louis Chevrolet: l'esprit de compétition. A cette époque en effet, le teen-ager qu'il était participe à de nombreuses compétitions cyclistes dans les collines derrière Beaune et en remporte plusieurs.

C'est la marque de vélos "Gladiator" sur laquelle il court qui le conduit à Paris au début de 1899. Dans les ateliers de Darracq (qui fabrique aussi les vélos "Gladiator"), il apprend le fonctionnement des moteurs à explosion. On dit que Louis aurait également travaillé pour De Dion Bouton, Hotchkiss ou Mors. Ce qui est certain, c'est que Louis a attrapé le virus automobile dans la capitale française. Paris, qui était alors la métropole européenne de la voiture, se préparait pour l'Exposition universelle de 1900. L'esprit d'innovation qui régnait dans ce changement de siècle annonçait notamment l'expansion éclatante de l'électricité. C'est pourquoi Paris devint la "Ville lumière".

Mais Louis veut partir plus loin en direction de l'Ouest. L'argent qu'il gagne chez Darracq lui permet de financer son voyage vers le continent américain. Il n'arrive pas directement aux Etats-Unis. Il trouve tout d'abord un emploi de mécanicien-chauffeur (ce qui demandait beaucoup de compétences à l'époque) et après quelques mois (après avoir économisé suffisamment), il poursuit son voyage pour New York.

Un pilote doué...

A New York, il travaille tout d'abord dans les ateliers mécaniques de William Walter, un Biennois qui s'est installé à Brooklyn. Encore en 1901, Louis change d'employeur et se retrouve dans la filiale américaine de De Dion Bouton. L'année 1905 est doublement importante pour Louis. Premièrement, il se marie avec Suzanne. Deuxièmement, il participe à sa première compétition automobile. Et de quelle façon!

Avec une Fiat, il gagne du premier coup l'épreuve des "Trois Miles" et bat du même coup le record mondial du Mile à la vitesse de 109,7 km/h. Dès cet instant, Louis devient connu. Cette même année, il bat encore son propre record du Mile d'une seconde. En 1906, il change d'employeur et se rend chez Walter Christie. Il participe au développement d'une voiture de course à traction avant et équipée d'un moteur Darracq V8. Résultat: 191,5 km/h, encore un nouveau record du monde!

Mais le nom de Chevrolet est devenu encore plus connu. Durant les années suivantes, Arthur et Gaston ont suivi les traces de leur célèbre frère. Si bien que les trois Chevrolet figurent régulièrement au départ d'une même compétition. Mais le public américain aura toujours un faible pour Louis que l'on surnommait alors "l'audacieux diable français".

Les années suivantes, Louis participe à de nombreuses compétitions sur Buick, Cornelian (avec laquelle il se qualifie en 1915 pour les 500 Miles d'Indianapolis) et surtout sur Frontenac, voitures conçues et construites par ses soins.

En 1916, Gaston et Louis sont au départ des 500 Miles d'Indianapolis avec chacun une Frontenac, mais ils n'arrivent pas au terme de la course. Après la Première Guerre mondiale, en 1919, les grandes compétitions reprennent leur droit. Malgré de graves accidents, les frères Chevrolet arrivent à bien se classer: une septième place pour Louis et une dixième place pour Gaston.

L'année suivante, six Frontenac se qualifient (quatre courent sous le nom de Monroe) à Indianapolis. Mais le mauvais sort s'en mêle: Louis Chevrolet qui utilise toujours les matériaux les plus modernes a obtenu au dernier moment des arbres de direction en vanadium mal préparés. Résultat, au cours de la course, les voitures abandonnent les unes après les autres, seule celle de Gaston résiste et il remporte cette course légendaire avec une moyenne de 141 km/h. L'impact est grand!

Les Chevrolet paient aussi un lourd tribut à la compétition. De 1905 à 1920, Louis passe au total environ 3 ans à l'hôpital, suite à ses divers accidents. Le 25 novembre 1920, Gaston perd la vie en compétition à Beverly Hills. Après ce drame, Louis arrête définitivement les courses de voitures.

Un constructeur de génie...

L'engagement comme pilote de course de Louis Chevrolet chez Buick fait que son chemin croise celui de William Crapo Durant, le fondateur de la General Motors. "Billy" Durant décèle les talents de Louis Chevrolet et fonde avec lui, le 3 novembre 1911, la "Chevrolet Motor Car Company". Dès le début de 1912, la fabrication en série de la Classic Six débute dans des usines situées à Detroit.

Alors que Louis Chevrolet vise la fabrication de voitures de haut de gamme, Durant croit aux voitures populaires et veut compresser les prix. Les affrontements entre les deux pionniers sont devenus si violents qu'en 1913, Louis Chevrolet quitte l'entreprise qui porte son nom... en acceptant de ne plus produire de véhicules sous le nom de Chevrolet.

Alors que la marque Chevrolet se développe conformément aux prévisions de W. Durant, Louis Chevrolet revient à sa passion première: la compétition. Sa devise est alors: "développer des bolides modernes et performants et surtout courir...". C'est ainsi qu'il fonde la "Frontenac Motor Corporation" en 1914.

Dès leurs premières apparitions, on reconnaît aux Frontenac leur niveau high-tech, notamment en raison de l'utilisation, alors révolutionnaire, de composants en aluminium ou encore d'un blocage du différentiel arrière.

L'industrie automobile américaine ne manque pas de remarquer l'avance technologique indéniable des Frontenac. C'est ainsi que Louis Chevrolet, avec le soutien de la "Stutz Motorcar Co" dans un contexte industriel pourtant soumis à une rude concurrence, construit les premières séries Frontenac qui deviennent dans les années vingt, le fleuron de l'industrie automobile américaine.

Mais Louis a déjà d'autres projets... En 1926, il se lance avec son frère Arthur dans la production de moteurs légers pour l'aviation et ils développent ensemble le "Chevroclair 333". Cette entreprise casse suite à la querelle des deux frères pour une raison d'exploitation d'un brevet.

Louis fonde alors à Indianapolis la "Chevrolet Aircraft Company", qui fait faillite car lancée en pleine période de récession économique. Le dernier "coup mécanique" de Chevrolet est le dépôt, en 1932, d'un brevet révolutionnaire de moteur d'avion à dix cylindres en étoile. Lorsqu'il reçoit le brevet le 19 février 1935, Louis est déjà retourné à Detroit et il n'a plus la force de se lancer dans cette nouvelle aventure.

En effet, en 1934, il est frappé par une première attaque cérébrale. Cette même année, il doit également supporter la mort de son fils Charles à peine âgé de 27 ans.

Louis Chevrolet est mort le 6 juin 1941 à l'âge de 63 ans dans sa maison de Lakewood, dans la banlieue est de Detroit. Il laisse derrière lui des millions de voitures qui portent son nom et toute une série d'anecdotes liées à l'intensité de sa vie.

Une de celles-ci peut servir de conclusion à l'existence de ce pionnier. Un journaliste américain lui a demandé un jour si c'est lui qui avait rendu la marque Chevrolet célèbre où le contraire. En riant, il a simplement répondu: "une chose est sûre, j'étais là le premier..."

L'héritage de Louis Chevrolet

Louis Chevrolet a toujours voulu une chose: construire toujours de meilleures voitures! Grâce à son obstination et sa ténacité, il a laissé à la marque, en plus de son nom, un esprit qui est toujours d'actualité aujourd'hui. Aux Etats-Unis, la marque Chevrolet qui est née en 1911, s'est tout simplement imposée comme la voiture américaine par excellence.

Louis Chevrolet Event
Case postale 918
2301 La Chaux-de-Fonds
www.louischevroletevent.ch

André Rochat
+41 (0) 79.279.42.01
andre.rochat@agapecom.ch

(Avec l'aimable accord de Chevrolet Communications)