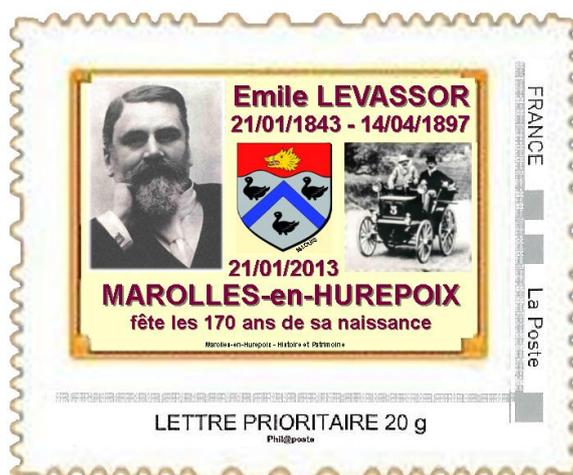




MAROLLES-en-HUREPOIX

histoire  
**H** & **P** patrimoine  
Marolles en Hurepoix



Le présent livret a été réalisé par  
l'Association « Marolles-en-Hurepoix - Histoire et Patrimoine »  
5 rue des Capucines - 91630 Marolles-en-Hurepoix  
(Tél : 01 69 14 86 85 - Courriel : [mmjbardet@free.fr](mailto:mmjbardet@free.fr))  
Association loi de 1901 enregistrée à la Sous-préfecture de Palaiseau  
le 23 décembre 1999 sous le n° 091.30.11.573

L'Association remercie :

Monsieur Alain Sarre  
pour l'aimable autorisation qu'il nous a accordée d'utiliser son ouvrage :  
"Les Panhard et Levassor, une aventure collective"  
Editions ETAI.

Le Conseil Général de l'Essonne et plus particulièrement  
Monsieur Michel Pouzol,

la Municipalité de Marolles-en-Hurepoix et plus particulièrement  
Monsieur Georges Joubert,

pour le soutien moral et matériel qu'ils nous ont apporté.

Conception et mise en page  
Bernard Mirailles  
Janvier 2013

## Emile LEVASSOR : 170 ans !

Le lundi 21 janvier 2013 a marqué le 170<sup>e</sup> anniversaire de la naissance d'Emile Levassor à Marolles-en-Hurepoix, ferme de Beaulieu, domaine du Château de Marolles (il ne subsiste malheureusement rien de ces deux bâtiments et l'emplacement de la ferme est occupé par un bouquet d'arbres).

Histoire et Patrimoine, lors de l'Exposition 2011, a fait un large premier pas pour ramener à l'actualité Emile Levassor.

Notre commune, en ce 2 mars 2013, prolonge l'hommage à ce concitoyen historique, infatigable chercheur et inventeur de génie, qui a puissamment contribué à l'éclosion de l'automobile moderne.

Nous sommes ainsi particulièrement heureux de voir aujourd'hui la Municipalité de Marolles-en-Hurepoix, conduite par Monsieur Georges Joubert, dévoiler le jeu de plaques qui vont durablement rappeler, à chaque entrée de notre ville, qu'Emile Levassor « enfant de Marolles-en-Hurepoix » est aussi « Le Père de l'Automobile moderne ».

Histoire et Patrimoine, en cette belle circonstance, vous propose une narration de la carrière du héros du jour. Cette narration s'appuie très largement sur l'ouvrage le plus documenté en la matière :

« Les PANHARD & LEVASSOR, une aventure collective »,  
par Claude-Alain SARRE (éditions ETAI).

Nous avons également repris un maximum d'informations dans les panneaux de l'Exposition de 2011 et le premier chapitre du livre (*toujours disponible auprès de l'Association*) :

« **Emile Levassor, enfant de Marolles - L'épopée de l'automobile - Panhard & Levassor** ».

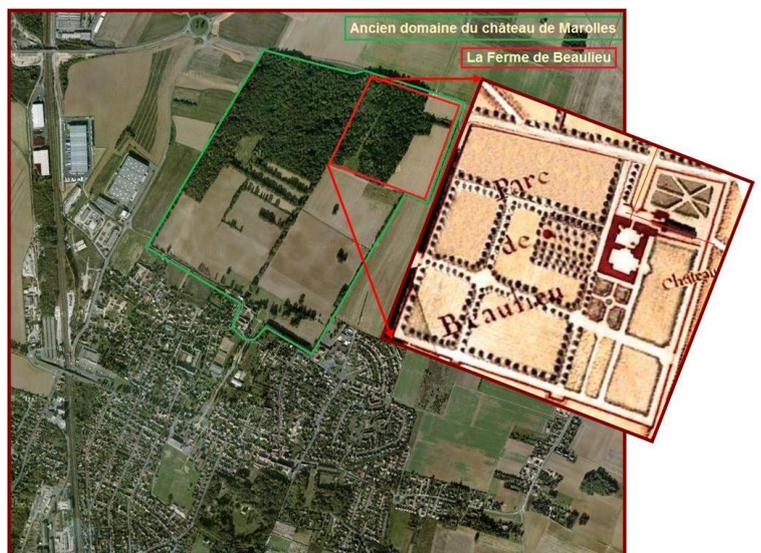
Bien que fortement marquée par la technique, cette belle aventure humaine se lit comme un roman...

Bernard Mirailles

-----0-----

Emile Levassor naît le 21 janvier 1843 à Marolles-en-Hurepoix où son père est cultivateur. Il n'a sans doute pas fréquenté l'école de Marolles puisque le recensement de 1846 le situe à Echarcon avec ses parents, Etienne Constant Levassor et Justine Geneviève Marcou (mariés le 5 mai 1840 à Limours) et sa sœur Félicie. Son autre sœur, Aline, naîtra en 1856.

Ses parents le mettent en pension à Paris au Collège Chaptal, 29 rue Blanche, dès l'âge de douze ans ; il y reste de 1855 à 1860. Le collègue « *a toujours été satisfait de son application et de sa moralité* ».



En août 1860, à 17 ans, il est reçu à l'Ecole des Mines de Saint-Etienne mais il ne s'y plaît pas. Il démissionne pour revenir au Collège Chaptal et présenter le concours d'admission à l'Ecole Centrale en 1861, la même année que René Panhard avec qui il va se lier d'amitié.

Il y est reçu à 18 ans à un rang modeste (173<sup>e</sup> sur 189) mais il y réalisera un brillant parcours. Il choisit, comme René Panhard, la spécialité de « Mécanicien ». En deuxième année, il gagne le 33<sup>e</sup> rang sur 141. Il sera diplômé de la promotion 1864 au rang de 35<sup>e</sup> sur 139 avec une moyenne de 15,80 / 20.



Une sortie d'école (à 13 h) à Marolles.  
Emile Levassor aurait pu faire partie  
de cette bande de garnements...



Façade du Collège Chaptal actuel,  
45 boulevard des Batignolles, Paris VIII<sup>e</sup>.  
Un édifice imposant !

Les chemins des deux compères vont alors diverger pendant un long moment.

Alors qu'il vient d'obtenir son diplôme d'ingénieur mécanicien, Emile Levassor écrit à son enseignant préféré, M. Callon, président du Cercle des Ingénieurs de l'Ecole Centrale : « Je voudrais une situation où il y aurait beaucoup (il répète et souligne le mot *beaucoup*) à travailler mais où l'on ne soit pas enfermé la journée entière ».

Il obtient rapidement satisfaction : dès sa sortie d'école, il est engagé par la Société métallurgique John Cockerill à Seraing en Belgique. Il entre aux « Bureaux d'Etudes des Ateliers de Construction » au salaire de 2 400 F par an.

On sait qu'il ne s'y plaît guère grâce à une lettre retrouvée où il écrit : « *Je ne vois chez Cockerill que fort peu d'avenir... De plus, je m'y ennuie beaucoup ; je crois donc bien faire en cherchant ailleurs...* ». Il ajoute à l'attention de son correspondant (sans doute l'un des responsables de l'Association des Centraliens) : « *Etant loin de Paris, pouvez-vous avoir la bonté de me faire connaître les différentes places qui sont vacantes...* ».

Mais il va y lier connaissance avec un personnage qui jouera un grand rôle dans la suite de son histoire : Auguste Edouard Sarazin qui travaille dans les services commerciaux.

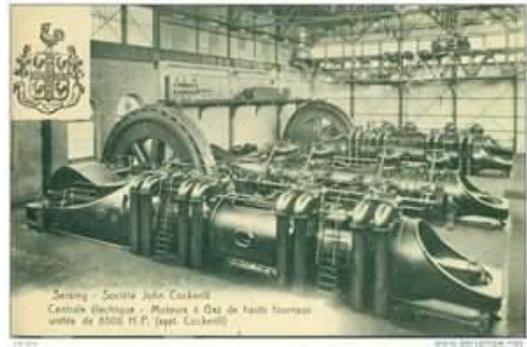
Malgré son désir évident et plusieurs démarches, Emile Levassor n'arrive pas à quitter Cockerill aussi vite qu'il le voudrait. Il en est le représentant officiel lors de l'Exposition Universelle de 1867 à Paris ; il y contribue à la promotion des perforatrices Dubois & François. Dans la même « Galerie des Machines », les visiteurs peuvent admirer les très performantes machines à bois de Périn (médaille d'or et médaille d'argent) avec qui travaille déjà René Panhard et, plus loin, les machines à gaz d'Otto & Langen, présentées par Gottlieb Daimler, ancien stagiaire chez Périn. Tout ce petit monde va contribuer au lancement de l'industrie automobile...



Vues d'époque des Etablissements Cockerill (aujourd'hui Arcelor-Mittal) à Seraing (Belgique)



Un atelier



La centrale électrique

Ce n'est qu'en 1868 qu'Emile Levassor parvient à trouver un emploi en France : il prend la direction des Forges et Ateliers Durenne (fonderie d'art en fonte) à Courbevoie. Quatre années vont encore s'écouler avant qu'il ne devienne l'associé de René Panhard au sein de Périn et C<sup>ie</sup>.

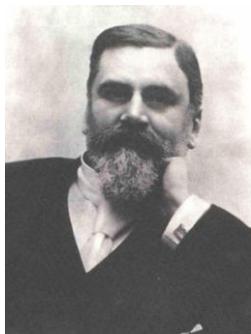
Après la guerre de 1870, en effet, les affaires reprennent pour la société Périn ; malgré un effectif de près de cent personnes, elle se trouve à l'automne 1872 en surcharge complète. Périn et Panhard décident alors de s'associer les services d'Emile Levassor.

Les motivations des trois hommes sont différentes mais convergentes.

Emile Levassor, éternel inquiet et insatisfait, ne veut plus rester aux Forges Durenne où il travaille depuis trois ans (tout comme il a voulu quitter Cockerill). Il va pouvoir passer du statut d'ingénieur employé à celui d'associé gérant.

René Panhard comprend que sa Société doit se renforcer pour aller de l'avant mais il ne semble pas être dans sa nature d'en prendre seul les responsabilités.

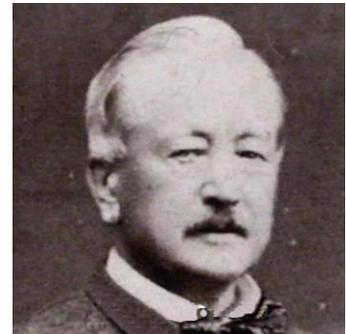
Jules Périn, enfin, a 56 ans et il continue à préparer sa retraite amorcée cinq ans plus tôt.



Emile Levassor



René Panhard



Jules Périn

Le 3 décembre 1872, avec effet rétroactif au 1<sup>er</sup> octobre, ils signent un acte sous seing privé qui détaille leurs accords. Périn cède à Levassor un quart de ses parts (1/8<sup>e</sup> du capital) contre 50 000 F.

Panhard apporte 100 000 F au capital, porté à 500 000 F et ainsi réparti : Panhard 300 000 F (60 %), Périn 150 000 F (30 %), Levassor 50 000 F (10 %).

Les parents de Levassor, ont significativement contribué à l'apport de leur fils en lui consentant un prêt de 30 000 F !

Les accords prévoient que le capital de la Société « Périn, Panhard et C<sup>ie</sup> » reste fixé à 500 000 F mais Levassor pourra augmenter sa participation en rachetant des parts à Périn. René Panhard, qui a maintenant assez confiance dans leur société, montre ainsi qu'il souhaite en rester l'actionnaire majoritaire.

Au titre de gérants de la société, Périn et Panhard recevront chacun 350 F par mois tandis que Levassor recevra 500 F plus une indemnité annuelle de logement de 1 000 F « jusqu'à ce qu'un appartement soit mis à sa disposition dans un des locaux appartenant à la Société ».

Il est vrai que le départ des locaux de l'époque, faubourg Saint-Antoine et rue de Charonne, trop exigus et mal disposés, est déjà programmé. Leur transfert sera la grande affaire de l'année 1873.

Les vastes terrains de l'avenue d'Ivry sont acquis par deux adjudications (15 avril et 3 juillet).

Le déménagement, orchestré par Emile Levassor, s'étalera jusqu'en 1880.

C'est la fièvre ! Il surveille et conduit tout, effectuant des navettes incessantes entre le faubourg Saint-Antoine et la barrière d'Ivry. Il a tout pour s'imposer et il s'impose effectivement : « *Visage froid, dur regard d'acier, caractère entier ne supportant pas l'attente et à peine la contradiction, personnalité accusée mais d'une droiture exceptionnelle, glaçant de prime abord ceux qui l'approchent et même son propre entourage, élevant l'entêtement à la hauteur d'une vertu, timide cependant et enclin au découragement et au pessimisme pour ce qui le touche directement, d'une sensibilité profonde qu'il met un point d'honneur à dissimuler sous sa volonté de fer.* »



Ces efforts sont rapidement couronnés de succès : après quelques mois, deux ateliers modernes fonctionnent déjà. L'un d'eux, si neuf que les ouvriers l'appellent « Le Palais », est en charge des constructions mécaniques et de la fabrication des outillages. Cet atelier n° 2, « berceau de l'avenir », sera dirigé à partir de 1878 par le mécanicien Emile Mayade, le plus proche collaborateur de Levassor pendant vingt ans.

Pendant ce temps, Edouard Sarazin a évolué du commercial vers le droit : il est devenu « avocat certifié » ce qui lui permet de défendre les intérêts d'industriels étrangers en France. Il assiste ainsi la firme Otto & Langen et gagne la confiance d'Eugen Langen. C'est ainsi qu'en 1873 la « Gasmotorenfabrik Deutz AG » le désigne comme concessionnaire pour la France de ses brevets et lui demande de se consacrer exclusivement à la défense de ses intérêts.

Sarazin signe en 1873 avec la Compagnie Parisienne d'éclairage et chauffage au gaz un contrat pour la construction de moteurs Otto & Langen. Le succès de ces produits provoque une inflation de la demande et Sarazin doit trouver un autre constructeur : il se souvient d'Emile Levassor et entreprend des négociations avec Périn Panhard et C<sup>ie</sup>.

La société acquiert ainsi, en 1875, l'autorisation juridique et la capacité technique de produire les moteurs « Brevet Otto & Langen », considérés par les experts de l'Exposition de 1878 comme « les meilleurs au monde ».

Les années 1875-1880 vont voir se succéder avenue d'Ivry améliorations continues et consolidations. Emile Levassor, qui y occupe son logement de fonction, en est l'animateur obstiné et le régulateur attentif. Il y reçoit régulièrement la visite de Sarazin.

En France, Périn meurt en 1886. Les deux associés survivants fondent la société « Panhard & Levassor » (P&L) au capital de 900 000 F dont 660 000 (73,3 %) à Panhard et 240 000 (26,7 %) à Levassor.



Emile Mayade



Levassor et Mayade



Edouard Sarazin

En Allemagne, suite à diverses querelles, le principal acteur des recherches sur les moteurs, Gottlieb Daimler, quitte Langen & Otto pour s'installer à son compte à Cannstatt, près de Stuttgart, en 1882 ; il est rejoint par Wilhelm Maybach. Ils avancent résolument dans la réalisation de moteurs à « essence de pétrole ». Daimler et Maybach progressent très vite et multiplient les expériences : bicycles, tricycles, voitures, tramways, bateaux... Mais ils ne disposent ni de l'outil de production, ni de l'assise financière qui leur permettraient de passer à la production à grande échelle.

Levassor et Panhard, eux, disposent de ces moyens et Edouard Sarazin continue d'assurer la liaison entre les deux équipes. En 1886-1887, la firme française réalise pour Sarazin deux lots de deux moteurs sur la base des plans de Daimler & Maybach.

Mais Edouard Sarazin meurt subitement la veille de Noël 1887. Sa veuve, née Louise Cayrol, écrit immédiatement à Gottlieb Daimler pour plaider la reconduite à son profit des accords passés avec son défunt mari.

Emile Levassor, de son côté, est inquiet et préoccupé de la situation créée par la disparition de son ami. Il rencontre Louise avenue d'Ivry en janvier 1888. Les premiers contacts ne sont pas faciles. Elle est femme de caractère, secouée par son deuil récent, et inquiète devant l'avenir. Lui est un célibataire bougon, peu à l'aise pour discuter affaires avec une femme. Mais ils constatent vite que leurs intérêts convergent : lui veut poursuivre des rapports sérieux avec Daimler dont il apprécie les qualités ; elle cherche à préserver son rôle dans une affaire à laquelle son mari a prêté un fructueux avenir.

Louise devra toutefois se rendre seule à Cannstatt pour y rencontrer Daimler. Elle lui arrache la confirmation de leurs accords. Bien mieux, elle se fait confier un des tout derniers moteurs produits ; elle le ramène à Paris et le fait porter à Emile Levassor.

Ce dernier explore en parallèle le potentiel d'un moteur concurrent développé par Karl Benz. Il fait même assembler, au sein de son usine, pour le compte de l'importateur Roger, un véhicule Benz arrivé d'Allemagne en pièces détachées.

Cependant, après des mois d'études, il parie sur les qualités du moteur Daimler et, en octobre 1888, il accompagne Louise à Cannstatt. Il y découvre le plus récent prototype de moteur, à deux cylindres en V, plus puissant et mieux équilibré que le précédent. Il comprend immédiatement le pas en avant décisif que représente cet engin.

Levassor, Daimler, Maybach et Armand Peugeot travaillent de concert, explorent diverses pistes et mènent ensemble de fréquentes réunions de travail. Ils présentent travaux et réalisations à l'Exposition Universelle de 1889 ; Emile Levassor y recevra la Légion d'Honneur. Fin 1889, les nouveaux moteurs commencent à être produits en petite série par les ateliers de l'avenue d'Ivry.

Début 1890, Emile Levassor, en accord avec René Panhard, décide enfin de se lancer dans la fabrication de vraies voitures équipées de ces mêmes moteurs. Génial et entêté, il ne cesse de travailler : de jour comme de

nuit il invente, perfectionne et n'hésite pas à essayer ses innovations. Il dépose des brevets. Il croit fermement en l'avenir de l'automobile. Dès le début d'année, un premier prototype est construit. Ce véhicule qui profite de l'expérience de P&L dans la construction de machines lourdes, est conçu de manière robuste, plus industrielle que chez Daimler ou Peugeot : il pèse une tonne !

Le génie de Levassor a conçu dès l'origine un véhicule « auto-mobile » organisé autour de son moteur et non une voiture hippomobile maladroitement transformée. Il arrivera à franchir quelques kilomètres. Un second prototype, tirant les enseignements du premier, sortira à son tour d'usine en fin d'année.

Emile Levassor, insatisfait et prolifique, étudie en parallèle une voiture à deux places, plus maniable, avec moteur à l'avant : ce nouveau concept assurera la majorité des ventes de P&L entre 1891 et 1896. Il poursuit ses échanges avec Daimler (12 lettres entre juillet et novembre 1890) et Armand Peugeot qu'il aidera à construire et mettre au point ses quadricycles.

1890 sera une année marquante dans tous les domaines : le 17 mai, Emile et Louise se marient à Etretat, à la mairie puis au temple protestant. Ils ont alors 47 et 43 ans. Mariage de raison, mariage de cœur ? En tous cas, leurs fréquentes relations de travail ont certainement fait naître entre eux une solide estime réciproque...



Louise Cayrol-Sarazin-Levassor



Montés sur le premier prototype (« Dog-cart »), à l'avant Emile Levassor (de profil) et Emile Mayade (de face), à l'arrière Louise Sarazin et René Panhard.

1891 ne sera pas moins décisive. Cette année va voir un tournant décisif pour la jeune société P&L et plus généralement pour toute la future industrie automobile.

Jusque là, en effet, les engins réalisés étaient des prototypes uniques destinés à tester les idées de leur inventeur plutôt qu'à une utilisation intensive (« grand public ») et n'étaient pas proposés à la vente.

Panhard & Levassor et Peugeot vont, les premiers, passer à une véritable production industrielle de produits robustes et fiables, diffusés par le biais d'une véritable organisation commerciale.

Emile Levassor a été le véritable moteur de ce processus. Il a conçu un véritable programme et l'a conduit pas à pas, avec rigueur et ténacité. Il s'appuyait certes sur des bases solides : le soutien moral et financier de René Panhard, le savoir-faire des techniciens et ouvriers de l'avenue d'Ivry (en mécanique et carrosserie avec le travail du bois et du métal), les échanges fructueux et confiants noués avec Gottlieb Daimler par l'entremise d'Edouard et Louise Sarazin, enfin les remarquables qualités du moteur à pétrole à deux cylindres en V mis au point par Daimler après vingt-cinq années de labeur obstiné.

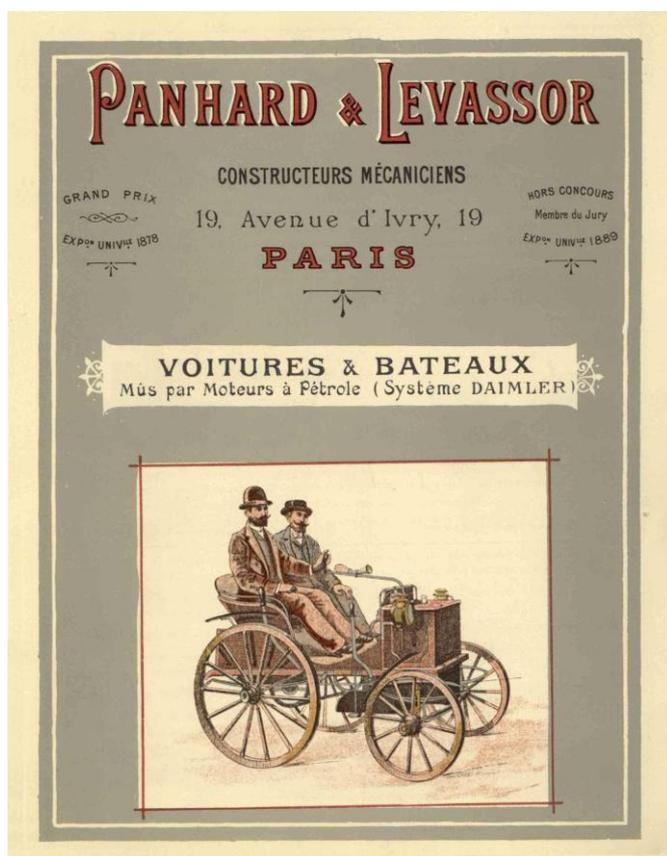
Emile Levassor ne laisse à personne d'autre le soin de conduire les essais des prototypes successifs :

- fin janvier, un aller-retour de l'avenue d'Ivry au Point-du-Jour à Boulogne : 15 km ;
- février, aller-retour de la Porte d'Ivry à Versailles : 40 km ;
- 31 juillet, Paris-Rouen-Etretat : 225 km ; Levassor est accompagné d'Hippolyte Panhard, le fils de René ; ce premier véritable test routier sera minutieusement commenté dans deux lettres, l'une à Gottlieb Daimler, l'autre à Armand Peugeot.

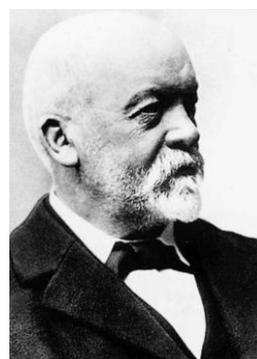
Fort de ces succès, Emile Levassor décide de lancer la production de série du modèle à deux places avec moteur à l'avant, protégé par un capot. La commercialisation en sera soutenue par un catalogue de 4 pages, encore une première mondiale !

Les archives de P&L ont conservé la trace des 6 premiers clients de 1891 :

- 30 octobre: Verlinde à Bologne ;
- 31 octobre : R. Lemoine à Chatou ;
- 12 novembre : les frères Henri, astronomes, à Montrouge ;
- 14 novembre : J. Durier, vicaire, à Saint-Clair-sur-Elle dans la Manche ;
- 17 novembre : E. Bedel à Trouville, pour le prototype qui a parcouru Paris-Etretat ;
- 4 décembre : Emmanuel Buxtorf, mécanicien, à Troyes ; ce dernier revendra quelques années plus tard cette voiture à l'abbé Gavois qui la surnommait « Antoinette » ; l'abbé et sa voiture serviront régulièrement de « support publicitaire » à P&L (ce véhicule et son contexte ont été au centre d'une belle exposition début septembre 2012 à Troyes, exposition à laquelle Histoire et Patrimoine a fortement contribué).



Le premier catalogue P&L  
La gravure est tirée d'une photographie montrant  
Levassor et Mayade aux commandes  
du premier véhicule de série



Gottlieb Daimler



Wilhelm Maybach



Armand Peugeot

Désormais, pendant les six années qui lui restent à vivre, Emile Levassor va, de toute sa volonté, mener et gagner un triple combat :

- permettre à P&L de consolider sa position de tête dans l'industrie naissante des véhicules automobiles ;
- accroître la production sous licence des moteurs Daimler pour les autres clients ;
- maintenir l'activité des machines à bois et des moteurs à gaz qui assurent encore l'essentiel du chiffre d'affaires et des profits de sa société.

Dans une lettre adressée à Daimler le 24 janvier 1892, Emile Levassor donne quelques indications chiffrées : « *En France, la vente des voitures semble s'annoncer assez bien, nous en avons une dizaine en commande. Cette question des voitures mécaniques est tout à fait à l'ordre du jour. Beaucoup de personnes et même des établissements importants s'en occupent, aussi convient-il de prendre de l'avance...* ».

P&L va apporter, durant ces six années, de nombreuses améliorations à ses voitures. La société va également récolter de nombreux succès par le biais de manifestations spectaculaires qui donnent le vrai départ de l'automobile en France.

Le 27 mars 1893, le jeune Hippolyte Panhard (22 ans) accompagné de son oncle Georges Méric réalise le parcours Paris-Nice et retour, sans soutien logistique, avec seulement quelques problèmes d'embrayage.

Le 22 juillet 1894, le Petit Journal (dirigé par Pierre Giffard) organise un parcours de Paris à Rouen. Peugeot et P&L, qui ont chacun placé quatre voitures à l'arrivée (dont l'une conduite par Levassor), se partagent le premier prix. Tous ces véhicules sont mus par des moteurs Daimler. Ce dernier, présent sur la ligne d'arrivée, est chaudement félicité par le Jury.

Le 11 juin 1895 à midi, c'est le départ depuis Versailles de la fameuse course Paris-Bordeaux-Paris qui va définitivement associer le nom de Levassor à l'automobile naissante. Cette victoire ne doit rien au hasard : Levassor l'a préparée avec sa volonté, son obstination et son sens de l'organisation coutumiers :

- il a activement participé aux travaux du comité d'organisation et connaît donc parfaitement tous les aspects du règlement ;
- il a soigneusement peaufiné son véhicule à deux places, allégé à 605 kg et le seul équipé - quasiment en secret - du nouveau moteur Phénix de Daimler et du nouveau carburateur de Maybach ; les commissaires de course lui ont attribué le n° 5 ;
- ce moteur est placé à l'avant pour améliorer l'équilibrage ;
- les engrenages de changement de vitesse sont « mis en boîte » dans un carter étanche pour réduire leur vulnérabilité aux projections de graviers : encore une première née de la réflexion et de l'esprit inventif de Levassor.

Il conduira, le mécanicien d'Hostingue à ses côtés, avec une énergie peu commune pour un homme de 52 ans et passera la ligne d'arrivée avec cinq heures d'avance sur la Peugeot de Rigoulot.

Notons qu'il n'est pas le vainqueur officiel puisque le règlement stipulait « véhicule à 4 places » mais qui s'en souvient aujourd'hui ? Là aussi, Levassor avait bien calculé son coup !

Enfin, du 24 septembre au 3 octobre 1896 se déroule la course Paris-Marseille-Paris (1 700 km) organisée par l'Automobile Club de France en dix étapes pour éviter les parcours de nuit. P&L triomphe en arrachant les trois premières places. Emile Mayade finit premier mais Emile Levassor est victime d'un grave accident près d'Avignon après une sortie de route pour éviter un chien. Il laisse d'Hostingue terminer seul et regagne Paris en train avec une côte enfoncée, ce qui ne l'empêchera pas d'être de retour au travail dès le 8 octobre.

Emile Levassor n'était pourtant pas un incondicional des courses. Il a répondu à un journaliste du Figaro : « *Il m'est difficile de formuler une opinion. Nos deux victoires successives dans Paris-Bordeaux et Paris-Marseille me mettent pour cela dans une fausse position. Si je dis 'oui', on dira 'Il n'en veut que pour lui' et si je dis 'non', on pensera 'il veut rester sur ses lauriers'. Je suivrai donc l'avis de la majorité...* »

Aussitôt après ces victoires, de nombreux visiteurs et acheteurs potentiels se présentent à l'usine. Hippolyte Panhard écrit : « *Nous recevons des visites du matin au soir. On reçoit dix lettres d'Angleterre par jour. On prend les inscriptions de commandes, appuyées du versement d'un tiers du prix de la voiture, avec un délai de livraison de trois mois environ...* »

Sous l'autorité directe et l'incitation permanente de Levassor, le bureau d'études et l'atelier dirigé par Mayade travaillent sans relâche à l'amélioration de la qualité des véhicules produits.

Ils valident la nouvelle trouvaille des moteurs Daimler, le moteur Phénix à cylindres parallèles (et non plus en V) et le carburateur à gicleur et cuve à niveau constant de Maybach.

A l'hiver 1896-1897, la situation de P&L s'avère excellente, sa position de leader s'affirme. La vente des voitures et moteurs à essence assure désormais un tiers du chiffre d'affaires. Emile Levassor délivre à un journaliste cette appréciation fondée et visionnaire de leur situation que nous entendons malheureusement aujourd'hui comme un testament : « *Nous avons cinquante ouvriers en 1894 ; vous en voyez deux cents aujourd'hui qui ne travaillent plus qu'à la voiture et au moteur à pétrole. Au premier janvier 1897, nous livrerons une voiture par jour de travail, soit trois cents dans l'année. Nous avons étudié, pesé, mûri notre plan de campagne ; nous avons voulu que prudemment, sagement, notre industrie s'avance vers la grande production qui restera son lot. Le temps ne respecte pas ce que l'on fait sans lui. Nous avons fait tout ce qui était possible de faire pour des industriels qui ont le souci de leur renommée et veulent avant tout que leur moteur marche.* »

Georges Corlin décrit de son côté l'activité débordante d'Emile Levassor : « *Il fait agrandir les ateliers, commander de nouvelles machines-outils, construire les premières 6 CV, mettre à l'étude une 8 CV à quatre cylindres, ouvrir l'atelier spécial des réparations et celui des pièces de rechange tout en étudiant les modifications à apporter aux châssis qui concourront sur Paris-Dieppe et Paris-Trouville. Il suivra lui-même, accompagné de Louise, la première course régionale, Marseille-Nice-La Turbie...* »

Le mercredi 14 avril 1897, Emile Levassor déjeune en famille puis, vers deux heures, il traverse la cour pour regagner son bureau de dessin. Il y reprend son travail, la préparation d'un embrayage magnétique dont il a parlé avec Daimler : « *Je suis à peu près certain d'avoir un bon résultat... Il y a dans ce mode de changement de vitesse, une très grande facilité et une très grande simplicité de manœuvre...* ».

Quelques instants plus tard, Emile Levassor s'effondre sur sa planche à dessin. On le transporte chez lui et, vers deux heures et demie, il meurt sans avoir repris connaissance. Le médecin conclura à une embolie.

Le service religieux est célébré en l'église Notre-Dame-de-la-Gare, sa paroisse, le samedi 17 avril.

Le lundi, à la reprise du travail, le chef d'atelier Varlet lira ce superbe hommage :

« *Cher Monsieur Levassor,*

*Depuis 25 ans que nous travaillons à vos côtés, nous avons apprécié la grandeur de vos idées, l'énergie et l'intelligence avec lesquelles vous les avez mises en pratique. D'accord avec tous mes collègues et camarades, nous vous attribuons la plus large part des succès obtenus par votre Maison...*

*Vous étiez fort. Vous étiez le travailleur. Vous étiez l'honneur. Vous vouliez le bien. Vous étiez notre orgueil. Vous avez tout comblé. Nous en garderons les meilleures impressions...*

*Adieu Monsieur Levassor ! Notre cœur se brise, adieu ! »*



A gauche,  
l'église Notre-Dame-de-la-Gare,  
place Jeanne d'Arc à Paris XIII<sup>e</sup>  
(consacrée en 1859),  
qui a vu les obsèques religieuses  
d'Emile Levassor

A droite,  
l'építaphe d'Emile Levassor  
sur la sépulture familiale  
cimetièrre Saint-Chéron à Chartres



## Le Monument à Emile Levassor

Le baron de Zuylen lance, lors d'une réunion de l'Automobile Club de France (A.C.F.) le 30 avril 1898, une souscription pour que soit réalisé un monument rendant hommage à la fois à Emile Levassor et au formidable évènement que constitua la première course. L'A.C.F. constitue alors un « Comité du Monument ». Pierre Giffard en prend la présidence, une souscription publique est ouverte.

Le Comité du Monument commande un projet au célèbre sculpteur Aimé-Jules Dalou. L'artiste propose d'abord, en 1902, un projet de dimensions réduites, sorte d'arc de triomphe. Mais la mort frappe Dalou comme elle avait frappé Levassor : en plein travail. C'est son élève Camille Lefèvre qui concrétisera l'œuvre dans le marbre, la partie architecturale, en pierre de taille sur un socle de granit, étant assurée par Gustave Rives.

Le monument sera finalement inauguré le 26 novembre 1907. La sculpture figure un Levassor volontaire, penché en avant, salué par Pierre Giffard. Mais elle oublie très injustement le fidèle d'Hostingue qui a accompagné et soutenu Levassor tout au long du raid.

Le Comité de Course fera don de l'œuvre à la Ville de Paris ; c'est le conservateur du Bois de Boulogne qui est chargé de son entretien. Le monument sera déménagé en 1972 au square Alexandre-et-René Parodi (boulevard de l'Amiral-Bruix) son emplacement actuel, à cause des travaux de construction du boulevard périphérique parisien



Le monument et sa sculpture  
vus sous divers angles



**Géo Lefèvre**, du journal L'AUTO, était présent à l'inauguration du mercredi 27 novembre 1907. Il en a laissé une longue et fidèle description.

Nous y retrouvons ainsi l'identité d'une grande partie des notables présents ; entre autres :

- le baron de Zuylen, président de l'A.C.F. ;
- Pierre Giffard, président du comité du monument ;
- le marquis de Dion ;
- René, Hippolyte et Paul Panhard ;
- Garnier, Président du Conseil d'Administration des Etablissements Panhard et Levassor ;
- un certain nombre de membres de la famille Levassor ;
- René de Knyff ;
- le commandant Krebs ;
- Henri Desgrange, directeur du journal L'AUTO.

Des discours, forts et émouvants, ont été prononcés par :

- le baron de Zuylen ;
- Pierre Giffard ;
- le vice-président du Conseil Municipal, Monsieur Lampue ;
- le directeur de Cabinet du Préfet de la Seine, Monsieur Piette ;
- René Panhard ;
- René Loreau ;
- René Garnier.

**Wilhem Maybach**, surtout, décrit de manière saisissante les capacités d'invention et le sens pratique d'Emile Levassor : « *Lorsque Levassor vint pour la première fois à Stuttgart, nous venions de terminer, M. Daimler et moi, le montage des draisines automobiles sur rails qui se trouvent actuellement exposées dans la section rétrospective de l'Exposition décennale ainsi que d'un quadricycle que nous avons présenté aux Parisiens en 1889.*

*Ces véhicules étaient actionnés par un moteur Daimler qui commandait des organes de transmission dont les axes étaient parallèles aux essieux des roues. Esclaves de ce parallélisme, des roues d'engrenages de diamètres différents permettaient de faire varier l'allure de la voiture en déplaçant celles-ci dans un sens transversal à la voiture.*

*M. Daimler m'engageait à trouver des dispositions mécaniques plus simples, pensant pouvoir donner à la voiture « sans chevaux » l'apparence d'une voiture ordinaire à cheval, pour faciliter la transformation de ces dernières en voitures automobiles.*

*M. Levassor, au contraire, se montra partisan d'une distinction complète entre les deux sortes de véhicules. Il décida de placer le moteur à l'avant de la voiture et d'aligner dans le sens de la longueur du châssis en son milieu l'arbre du moteur, l'embrayage et les organes de changement de vitesse ; pour ces derniers il préconisa l'emploi d'engrenages à glissement ; il relia, par un jeu de roues dentées coniques, le changement de vitesse à un arbre transversal qui, à son tour, commandait l'axe des roues arrière au moyen d'une chaîne ; cette chaîne autorisait le déplacement relatif de l'essieu moteur par rapport au châssis.*

*Levassor créait ainsi le prototype de la voiture automobile, telle qu'elle est construite aujourd'hui encore d'une façon presque générale.*

*Son œuvre a été de donner au début de notre industrie la meilleure solution mécanique au problème de la traction automobile, cela malgré les idées admises à cette époque et malgré les appréhensions de l'inventeur du moteur, M. Daimler lui-même, qui se montrait hostile à l'emploi des roues coniques et des chaînes.*

*Tous ceux qui, comme moi, ont pu assister aux travaux de Levassor n'oublieront jamais sa foi dans l'avenir des voitures automobiles, sa persévérance dans la recherche des perfectionnements à apporter à ces véhicules et ses efforts pour chercher à faire naître et à développer ce nouveau mode de locomotion dans le public. »*

## Histoires de famille...

Emile Levassor a fondé, par son mariage avec Louise Sarazin, une « famille légale » avec les fils de Louise et Edouard Sarazin : Auguste Henri et René.

Dans les transcriptions d'état civil, on trouve pour chacun une mention voisine de celle-ci : « *Par décret présidentiel du 19 mars 1915 et par ordonnance rendue par le Président du Tribunal civil de la Seine transcrit le 13 juillet 1922, est autorisé à ajouter à son nom patronymique celui de Levassor et à s'appeler légalement à l'avenir Sarazin-Levassor au lieu de Sarazin.* »

Auguste Henri (1880-1961) épouse Marthe Olivié puis, en secondes noces, Jeanne Montjovet. A l'issue du long litige qui opposera sa mère à la firme P&L, Henri entrera en 1914 au Conseil d'Administration et y restera jusqu'à sa mort en 1961. Lydie Sarazin (1903-1988), fille d'Henri et de Marthe, épouse en 1927 Marcel Duchamp dont elle divorce six mois plus tard puis, en secondes noces, M. Fischer dont elle aura un fils, Claude. Lydie « Fischer-Sarazin-Levassor » habitait « Les Fondrets », la villa d'Etretat qui vit le mariage de ses grands-parents ; mais cette villa a brûlé en 1979 et de nombreux souvenirs familiaux y ont été perdus.

René (1887-1948) épouse en 1915 Marguerite Potdevin ; ils ont deux fils : Philippe (1916-1993) et Jacques (1917-1936).

Jacques est décédé à 19 ans, vraisemblablement sans descendance.

Philippe épouse Denise Lemaire en 1948 ; ils ont trois enfants : Chantal, Thierry et Daniel.

Les enfants de Chantal ont obtenu en 2012 l'autorisation de porter le nom de leur mère, 'Sarazin-Levassor', pour éviter qu'il ne disparaisse.

*(Ces informations ont été confiées à Claude-Alain Sarre par Mme Denise Sarazin-Levassor et M. Fischer ; quelques compléments ont été apportés à Histoire et Patrimoine par Mme Chantal Sarazin-Levassor)*

Mais Emile Levassor a eu aussi une « famille de sang ».

Après son retour de Belgique il a connu une jeune fille, Jenny Mercier (1850-1920 ?), lingère de son état.

Ils ont eu deux enfants : Emile (1871-1897) et Antoinette (1873-1916) Mercier.

Levassor ne les a pas reconnus mais il en a scrupuleusement assuré la charge jusqu'à son décès.

Cruauté du destin : Emile Levassor a vu mourir son fils Emile Mercier le 21 mars 1897, quelques jours avant de disparaître à son tour (le 14 avril).

Antoinette Mercier a épousé en 1897 Benoît Lucien Perraud (1866-1951), pharmacien.

Deux enfants sont nés de ce mariage : Jacques et Jean-Baptiste.

Jean-Baptiste a eu un fils, Bernard, décédé sans enfant.

Jacques Perraud était artiste sculpteur ; il a eu d'un premier mariage un fils, Jean-Claude.

Il a ensuite épousé Jacqueline Schneiderbauer (1908-1996) qui lui a donné deux enfants, Jacques (1935-1975) et Antoinette, née en 1941.

En 1950, Jacques Perraud *père* abandonne sa première activité pour entrer chez P&L comme styliste auprès de Louis Bionier (responsable des études de carrosserie). Le petit-fils « naturel » d'Emile Levassor participera ainsi à l'élaboration de la carrosserie des derniers modèles de tourisme de la marque, les PL 24.

Il cessera ses activités avenue d'Ivry peu après la fusion avec Citroën.

Jacques Perraud *fils*, docteur en chimie, a eu quatre enfants.

Antoinette, cinéaste, a épousé Michel Pône ; ils ont eu trois enfants.

*(Mme Antoinette Pône-Perraud a confié ces informations à Claude-Alain Sarre ; elle a également apporté quelques compléments à Histoire et Patrimoine)*



Emile Levassor et Emile Mayade  
au plus fort de la course Paris-Bordeaux-Paris  
11 - 13 juin 1895  
(aquarelle d'après une photographie d'époque)



Réalisation : « Marolles-en-Hurepoix - Histoire et Patrimoine »

Impression : Imprimerie de Savigny - 91700 Sainte-Geneviève-des-Bois