

Adolphe KEGRESSE

par Madame Hélène PONT,
petite-fille d'Adolphe KEGRESSE
(août 2016)

Jeunesse

Adolphe KEGRESSE est né le 2 Juin 1879 à Héricourt (Haute-Saône)¹.

Il est le fils de Gustave Adolphe KEGREISZ (1834 - 1909), directeur de filature, et de Sophie Emilie Buchter (1836 - 1910) qui tenait un commerce d'étoffes.

Quand son père est venu déclarer la naissance d'Adolphe, l'officier de l'état civil s'est fié à la seule prononciation et a enregistré le nom de KEGRESSE au lieu de KEGREISZ, qui était bien l'orthographe d'origine. (la famille KEGREISZ est originaire d'Allemagne, dans le Bad Wurtemberg, au Sud de Stuttgart).

Adolphe est le dernier né d'une fratrie de 7 enfants.

Adolphe a toujours été un passionné de mécanique automobile, qui était alors en pleine expansion. Après l'école primaire, il entre à l'Ecole Pratique d'Industrie de Montbéliard, et à 16 ans il obtient son CAP, dans l'épreuve pratique d'ajustage et tournage sur métaux.

A la sortie de l'école, il effectue son service militaire à Lorient. Durant son service, il conçoit et met au point un moteur adaptable aux bicyclettes. Ce sera la première invention d'une longue série.

De retour à Héricourt, il est engagé par Pierre Jean PERRIN installé à Glay dans le Doubs, inventeur et constructeur de rayons pour cycles et voiturettes. Il devient très vite responsable des ateliers de fabrication de l'entreprise.

En 1902, il quitte la société avec une idée en tête... partir pour la Russie.

¹ Proche des frontières suisse et allemande, HERICOURT, située au nord de la Franche-Comté, est la 2ème ville de Haute-Saône un département à forte dominante rurale. La population est actuellement de 10.506 habitants à Héricourt et 719 à Bussurel (commune associée). Au centre d'un couloir bien connu, la "Trouée de BELFORT", HERICOURT se situe à 4°25 de longitude Est et à 47°33 de latitude Nord. Voisine des villes de BELFORT et de MONTBELIARD, HERICOURT est au cœur de la zone de production des sociétés Automobiles PEUGEOT et ALSTOM.

<http://www.hericourt.com>

<https://www.google.fr/maps/place/70400+H%C3%A9ricourt/@47.5665711,6.7243937,13z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x47923e1d24b59ef7:0x409ce34b30f0680!8m2!3d47.57524!4d6.758916>

L'aventure Russe

La construction du transsibérien demandait une main d'œuvre qualifiée. Sous la pression d'un compatriote il s'expatrie en 1903.

Après un voyage de 2 jours et 2 nuits, il arrive à Saint Pétersbourg chez son ami, cuisinier à la maison d'un grand duc.

Il ne tarde pas à trouver un emploi de maître mécanicien aux chemins de fer de Saint Pétersbourg.

La chance lui sourit. Un matin alors qu'il travaillait sur les voies, le train impérial à bord duquel se trouvait le Tsar Nicolas II s'immobilise sur une plaque tournante bloquée par le gel.

Adolphe intervient et débloque rapidement l'aiguillage.

Le Prince Nicolas ORLOGG qui était à bord du train remarque l'efficacité de notre homme, et quelques jours plus tard, il est engagé comme ingénieur dans les garages du Tsar.

Deux ans après, il est nommé directeur technique de l'ensemble des services automobiles du Tsar.

Nous sommes début 1905, il n'a pas 26 ans.

Il va pouvoir former des mécaniciens, concevoir, expérimenter et mettre au point nombre d'inventions qui feront sa renommée.

Une vingtaine de chauffeurs mécaniciens sont ainsi formés et entraînés et autant de voitures font partie de « l'écurie » des garages impériaux.

Le parc automobile du Tsar comprend une série de 5 voitures personnelles qui doivent toutes être tenues prêtes au départ pour répondre à ses volontés et celles de la Tsarine :

- 1 Delaunay Belleville 1905
- 2 Delaunay Belleville « Landau » 1905-1910
- 1 Delaunay Belleville "Limousine" 1909
- 1 Mercedes Landau

Le parc de la suite impériale est composé de 10 voitures :

- 4 Voitures "Limousine" de différentes marques
- 4 Voitures « Landau » de différentes marques
- 1 Daimler
- 1 Bus « Baltique » avec remorque lits

Un mariage « sur ordre »

Ce jeune français avait, il va sans dire, les faveurs du Tsar.

Rester célibataire suscitait des convoitises et pouvait provoquer des intrigues déjà fort nombreuses à la cour.

Aussi Nicolas II donna des « conseils très affirmés » à mon grand-père qui le conduisirent à épouser Héléna MONIAKOFF, de sang princier et récemment veuve d'un officier de l'Armée Impériale.

De cette union naîtront 3 enfants (Sonia Sophie 1904 – 1945), Elisabeth (1906 – 1999) et (Valentin Adolphe 1908 – 1968).

Le Tsar avait mis à la disposition de la famille un magnifique appartement dans la prestigieuse rue Sadovaïa à Saint-Pétersbourg.

Un problème résolu

Le Tsar aimait particulièrement la chasse aux loups. Les hivers longs et rudes (- 40°C) ne permettaient pas aux voitures de circuler, la neige et le gel s'incrustaient partout.

KEGRESSE fut sollicité par le Prince ORLOFF pour imaginer un système qui permettrait au Tsar de sortir par tous les temps et sur tous les terrains, sans arrêts ni limitation de vitesse.

Au cours d'essais sur la neige molle et profonde, KEGRESSE constate qu'après l'enlèvement, la voiture repose sur ses deux longs marchepieds extérieurs des véhicules.

L'idée lui vint : « Si les marchepieds devenaient mobiles et propulseurs la voiture pourrait avancer ! »

Première mise au point : Equipement du train avant qui recevra des skis larges et robustes évitant l'enlèvement en permettant le glissement grâce à la propulsion arrière.

Deuxième mise au point : Plus longue et plus technique. Il faut remplacer le train arrière de 2 roues par une courroie sans fin offrant une large surface de contact avec la neige et autorisant la propulsion à la place des roues.

Adolphe poursuit sans relâche ses essais avec les perfectionnements qui y sont rattachés. Parmi eux, la mise au point des chenilles porteuses : le bandage est d'abord en poils de chameau, puis en cuir et finira par être confectionné en caoutchouc renforcé.

Petit à petit, les bandes sans fin, souples porteuses et motrices vont équiper toutes les voitures des Garages Impériaux.

Dès 1913, le premier brevet de traîneau automobile KEGRESSE est déposé. Les voitures ainsi équipées pouvaient circuler sur la neige, la glace et les terrains instables.

Pour les chemins carrossables, il suffisait de démonter le système et de remettre les roues.

Avec son traîneau automobile, au cours de l'année 1913-1914, il atteignit la vitesse de 60 km/h sur le fleuve Neva gelé.

Par la suite, 300 propulseurs furent commandés pour l'équipement de voitures automitrailleuses « Austin Putilov » et d'ambulances « Packard » par l'armée impériale.

La guerre, la révolution

Adolphe KEGRESSE est mobilisé comme officier du génie et est mis à la disposition de son allié russe par la France.

Il part sur le front pour acheminer du matériel et conduire le Tsar qui avait pris les fonctions de commandant suprême des armées.

La Tsarine assurait le pouvoir et faisait office d'infirmière dans les hôpitaux avec le reste de la famille KEGRESSE.

Libéré de ses fonctions militaires, Adolphe regagne Petrograd (nouvelle appellation de Saint-Pétersbourg).

Devant la menace des bolcheviks arrivés au pouvoir, il s'organise en novembre 1918 pour quitter la ville avec sa famille le plus discrètement possible.

Il regagne la France en passant par la Finlande mais laisse en Russie ses biens et documents et la famille de son épouse.

En homme prévoyant, il avait tout de même pu emporter quelques roubles et des bijoux soigneusement dissimulés par sa femme.

Les fastes de la ville Impériale ne sont plus!

Après avoir erré et logé dans une cabane dans la forêt finlandaise, la famille s'installe au premier étage d'une maison proche d'Helsinki. Adolphe trouve de petits travaux de mécanique mais cette situation ne fait que l'irriter.

Il décide alors de retourner en France à Héricourt sans sa famille, sa femme s'obstinant à vouloir retourner en Russie, piège que KEGRESSE voulait éviter.

Héricourt

Il retrouve la France fin 1919 et une grande déception : de tout l'argent qu'il envoyait régulièrement à sa banque française pour être épargné, il ne restait plus rien car tout avait été placé en emprunts russes.

Adolphe KEGRESSE était ruiné.

Mais notre homme n'était pas du genre à se laisser abattre. Il a une volonté de fer et va trouver le Maire d'Héricourt, Georges SCHWAB, en lui demandant un appui pour la commercialisation de son brevet.

Georges SCHWOB était Président de la Société des Engrenages CITROËN. Il ménage un entretien entre Jacques HINSTIN, (son ami diplômé de Polytechnique comme André CITROËN et devenu concessionnaire exclusif pour la Seine et Oise des voitures CITROËN) et Adolphe KEGRESSE.

Une nouvelle aventure va commencer pour notre Héricourtois.

HINSTIN – CITROEN

Jacques HINSTIN mesure aussitôt tout l'intérêt que présente le brevet KEGRESSE et il organise une rencontre avec André CITROËN.

La rencontre a lieu à Saint-Denis, sur les bords du canal Saint-Martin qui longe l'usine de la société La Fournaise qui re prit les Usines Grégoire. Il y a là Adolphe KEGRESSE, Jacques HINSTIN et André CITROËN.²

Trois véhicules de type 10 HP type A sont présentés dont un conduit par KEGRESSE. Ils font des prouesses de maniabilité, notamment sur des tas de sable.

André CITROËN est conquis et dit à son ami Jacques HINSTIN, sans détours : « Maintenant cette invention est à moi, je ne la lâche plus ».

Un accord tripartite entre CITROËN, KEGRESSE et HINSTIN fut conclu.

Un département d'autochenilles voit le jour avec Jacques HINSTIN comme Directeur et Adolphe KEGRESSE comme Directeur technique.

Profitant de cet accord, CITROËN se lance dans plusieurs opérations publicitaires de grande envergure pour mettre en valeur les autochenilles. Ces opérations auront un retentissement international.

² Maurice PENAUD qui fut le chef mécanicien de la première traversée du Sahara et des croisières noire et jaune, travaillait à cette époque avec Jacques HINSTIN. Il a assisté à cette rencontre et en a témoigné dans les propos qui ont été recueillis par son ami Jean FARAUD. Le lecteur est invité à se reporter à la page du site relative à Maurice PENAUD.

Famille

Maintenant que l'avenir professionnel paraît bien assuré KEGRESSE peut faire venir sa famille.

Son épouse de constitution très fragile décèdera quelques années plus tard à l'âge de 44 ans.

Essais – Perfectionnement - Croisières

Ces trois hommes d'exception par leur génie vont développer la Société d'Exploitation d'Autochenilles récemment créée.

Des années durant ils vont organiser de très nombreuses démonstrations pour faire triompher les autochenilles : Font Romeu, Mont Revard, Col du Lautaret, Mer de sable.....

On escalade, on améliore, on discute, on remonte, chaque saison amène ses modifications.

En 1921, on fait des concours de chars (CITROËN – RENAULT) avec 3 autochenilles 10 HP. Pour CITROËN le pari est gagné.

En Septembre de la même année c'est la première ascension de la dune du Pilat (110m.) avec une autochenille K1 – 10 HP type B2.

Profitant de cette démonstration, CITROËN veut faire un nouvel exploit et un coup de pub, il fait gravir à KEGRESSE, les marches de l'hôtel Régina. Sacrée publicité qui fit la une des journaux !

En Octobre c'est la présentation devant des états-majors civils et militaires de véhicules adaptés à tous les terrains.

Entouré d'hommes de valeur, CITROËN pouvait se lancer dans des projets pharaoniques comme les croisières.

Nous pouvons résumer en trois temps les croisières qui ont laissé une trace positive dans la mémoire de l'automobile.

- La première traversée du Sahara
- La Croisière Noire
- La Croisière Jaune

KEGRESSE a travaillé sans relâche à la préparation de ces expéditions, de jour comme de nuit, pour lui, ses mots d'ordre étaient : prévoyance, performance, réflexion, endurance.

Nous ne développerons pas toutes ces performances, nous laisserons aux historiens le soin de le faire, l'histoire est captivante lorsqu'elle est bien racontée.

Voyages – essais – démonstrations

Pendant toute la durée des croisières, Adolphe KEGRESSE a travaillé d'arrache-pied pour parer à la moindre défaillance, mais il continuait toujours ses améliorations et essais avec ses machines.

On le retrouve à Chamonix, St Pierre de Chartreuse, Gavarnie et à Londres pour la présentation à la presse d'autochenilles avec propulseur K1 à 4 cylindres.

Début 1923, il se rend avec CITROËN au-devant du convoi qui réalisa la première traversée du Sahara en automobile.

La même année, fin Mars, KEGRESSE se rend avec CITROËN à New York sur l'invitation d'Henri FORD, constructeur automobile, pour la présentation du film « la première traversée du Sahara ». Henri FORD admira l'exploit des hommes et des machines mais ils reviendront sans commande dans leurs bagages.

On le retrouve en 1925 à Chamonix, Annecy, au Mont Brévent et à Grenoble pour des essais.

En Janvier 1925, il se rend en Algérie présenter les autochenilles et le film de la première traversée du Sahara aux autorités.

Il est fait Chevalier de la Légion d'Honneur.

En Février, c'est l'Angleterre pour la démonstration de 5 autochenilles.

En Décembre, le Maroc avec Fès et Rabat pour des essais d'autochenilles.

1926 – 1927 et 1930 seront des années d'essais en Algérie (voitures P6), et dans les Alpes Suisses et Autrichiennes.

1931 : Essais d'autochenilles à St Moritz en présence d'André CITROËN et de Charlie CHAPLIN.

1932 est l'occasion d'un voyage en Norvège. Cette année-là, André CITROËN avait le projet de se lancer dans une nouvelle affaire avec Ettore BUGATTI et Adolphe KEGRESSE, mais le projet est resté en suspens et nous n'en savons pas plus.

CITROËN disait à propos de KEGRESSE, « C'est un mécanicien hors pair, spécialiste des transmissions, des engrenages et des cardans. »

1933 : Innsbruck et les Dolomites.

1934 : Les finances de CITROËN vont mal. Cinq ans après le krach de Wall Street, l'économie française n'est pas repartie.

L'affaire Stavisky, la grève générale vont accélérer la chute de l'empire de l'une des plus importantes sociétés de l'automobile française.

CITROËN s'essouffle, la maladie le ronge, il est très las, la Banque de France lui coupe les crédits, il est au bord du gouffre. Il dépose son bilan en décembre 1934.

En Janvier 1935 MICHELIN reprend l'affaire.

En Juillet 1935 CITROËN s'éteint.

L'après CITROËN

La première décision prise par MICHELIN à son arrivée fût de supprimer le département « chenilles » qui n'était plus un objectif de la nouvelle Direction.

Adolphe KEGRESSE, avec ses mécaniciens pilotes qu'il appelait ses « compagnons », quitte alors MICHELIN.

KEGRESSE fonde la SEK (Société d'Exploitation Kégresse) en 1935. La même année, il met au point une boîte de vitesse automatique dénommée « auto serve » qu'il expérimenté sur sa Traction Avant CITROËN.

Cette boîte automatique a été montée sur des véhicules de la marque française « Unic » qui l'a exploitée pendant 7 ans.

Entre 1935 et 1939, il vend ses brevets aux Etats-Unis qui donnèrent naissance aux « Half Track » ou « semi chenillés » dont les chenilles en caoutchouc étaient à partir de 1941 réalisées sur la base des brevets AMX déposés aux USA.

Le principe Half Track a été utilisé par toutes les armées pendant la seconde guerre mondiale.

Il continue toujours ses essais et en 1939, il entreprend la construction d'un engin anti-char, guidé à distance, propulsé électriquement, et relié à l'opérateur par un câble.

Le début du conflit ne permettra pas la réalisation en série de cette chenillette, qui restera à l'état de prototype et qu'il nommera le « K2 ».

En 1940 c'est la débâcle des armées françaises et l'exode.

KEGRESSE fuit à bord de sa CITROËN 15 à St Jean de Luz en ayant soin, avant de partir, d'enterrer dans le parc de sa maison de Croissy plusieurs brevets. Il les retrouvera plus tard mais hélas pas le « prototype » qu'il avait caché.

Il avait aussi emporté dans ses bagages toute une série de plans pour ne pas les laisser à l'occupant. Il se rend à Biarritz sur la plage et les jette à la mer.....

Les Allemands occupent sa maison de Croissy, saisissent le « prototype » dissimulé. Le bureau de l'Ordonnance de la Wehrmacht demande le développement par la compagnie automobile Borgward de Brême d'un véhicule semblable nommé « Goliath » afin de transporter des explosifs.

Une fois la situation calmée, Adolphe rentre à Croissy.

Pendant la guerre de 1939 – 1945, le carburant se fait rare et KEGRESSE, toujours à l'affût de nouvelles découvertes, reprend l'idée du moteur à vapeur. Il construit un 4 cylindres révolutionnaire et hautement performant dans son atelier de Croissy, qui hélas ne verra pas le jour.

Il décède le 11 Février 1943 dans sa propriété de Croissy d'une rupture d'anévrisme.

Que dire de l'homme ?

Un inventeur, intelligent, astucieux, innovateur, visionnaire, méthodique et perfectionniste qui n'a jamais reculé devant les obstacles.

Un homme très prévoyant qui est toujours resté simple sans jamais se mettre en avant, respectant les autres dans leur travail, d'une grande bonté mais méfiant et d'une honnêteté sans faille.

Il avait refusé le grade d'officier de la Légion d'honneur.

Il avait un dynamisme fou, pratiquant le ski, le golf, le tennis, la natation, le canoë, la moto, l'astronomie, préférant les fêtes de famille aux mondanités et détestant les jeux d'argent.

Il possédait 2 voitures américaines dont une Plymouth, qu'il avait équipé d'une boîte automatique, une Traction Avant et une moto.

Pour l'anecdote, il aimait pique niquer, car il disait « Enfin je peux manger le poulet avec mes doigts ».

Villes françaises ayant donné des noms de rues d'Adolphe KEGRESSE

HERICOURT (70400) : rue Kégresse
CROISSY S/SEINE (78290) : rue Kégresse
BROGNARD (25600) : allée Kégresse
ETUPES (25460) : allée Kégresse
MONTBELIARD (25200) : allée Kégresse