



HAL
open science

**Un constructeur automobile français des Trente
Glorieuses et son écrivain-essayeur de frère : Jean et
Pierre Daninos**
Dominique Lejeune

► **To cite this version:**

Dominique Lejeune. Un constructeur automobile français des Trente Glorieuses et son écrivain-essayeur de frère : Jean et Pierre Daninos. 2024. halshs-01458699v3

HAL Id: halshs-01458699

<https://shs.hal.science/halshs-01458699v3>

Preprint submitted on 16 Jan 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0
International License

Un constructeur automobile français des Trente Glorieuses et son écrivain-essayeur de frère : Jean et Pierre Daninos

par Dominique Lejeune, Prof Dr Dr

Jean (Clément) Daninos est le constructeur des automobiles de prestige Facel, société fondée en 1939, qui fabriqua également les carrosseries de voitures de luxe d'autres marques, comme la Ford Comète (1951-1954). La première Facel Vega dessinée par Jean Daninos sortit en 1954, équipée d'un moteur Chrysler.

Né le 2 décembre 1906, Jean Daninos a d'abord travaillé chez Citroën puis dans l'aéronautique. Il avait fait des études d'ingénieur aux Arts et métiers et un stage d'ingénieur en Grande-Bretagne. Grâce à un de ses camarades de classe, Jacques Bingen (1908-1944), frère cadet de l'épouse d'André Citroën et futur héros de la Résistance, il entre en 1928 dans la société d'André Citroën (1878-1935). Il est d'abord stagiaire au bureau d'étude des carrosseries puis vite il devient ingénieur au service « méthodes », et enfin directeur de la division « voitures spéciales ». Après avoir collaboré avec Flaminio Bertoni (1903-1964) et l'équipe du bureau de style Citroën aux coupés et cabriolets de la Traction Avant, Jean Daninos, poussé hors de Citroën en 1935 par le rachat par Michelin, travaille pour l'avionneur Morane-Saulnier, s'établit à son compte comme ingénieur-conseil, puis est directeur technique chez Bronzavia, société de sous-traitance aéronautique rapidement à la tête d'un petit groupe industriel, qui fait de la soudure électrique des aciers inoxydables, de l'emboutissage et des alliages légers : Métallon (créé par Daninos lui-même en 1937), Skar (toujours Daninos en 1938) et surtout Facel (Forges et Ateliers de Constructions d'Eure-et-Loir), installé à Dreux le 20 décembre 1939, en pleine « drôle de guerre ».

La France occupée en 1940, Bronzavia travaille pour l'aviation allemande et fabrique des gazogènes, mais en 1941 Jean Daninos part, en passant par le bureau de Genève, s'installer aux États-Unis, expérience décisive, d'autant qu'il ne revient en France qu'en 1945, pour prendre en mains Facel, qui devient par absorption Facel-Métallon le 6 août. La société se consacre désormais à la sous-traitance automobile, construisant notamment des éléments de carrosserie pour Panhard (la Dyna X) et Ford, sur la base de dessins fournis par ces constructeurs et faisant un prototype en aluminium pour Panhard, en partant du projet Grégoire de la Société de l'Aluminium français. Daninos emboutit et soude quelque 45 000 carrosseries de Dyna. À partir de 1949, Facel développe son activité en réalisant les coupés et cabriolets Simca-Sport dessinés initialement par les neveux de Gian-Battista « Pinin » Farina (1893-1966), puis

il entreprend la production des Ford Comète à partir de 1951. La liste des autres marques et modèles concernés par l'activité de Jean Daninos est longue : Simca 8 et 9 Sport, Week-End, Coupés-de-Ville, Océane et Pleine-Ciel, pick-ups sur base Aronde, mais aussi la « jeep » Delahaye (la VLR, véhicule léger de reconnaissance), des cabines de camions Delahaye et Somua, d'importants éléments de carrosserie pour scooters et petites voitures Vespa, d'autres pour tracteurs Massey-Ferguson, de multiples petites pièces (pare-chocs et autres) pour de nombreux constructeurs, et même des éviers en acier inoxydable et des casseroles.

Mais Jean Daninos rêve de produire une voiture de luxe à la française et dès 1948 il dessine un coupé quatre places sur un châssis de Bentley, un châssis britannique car aucun constructeur français n'est à même de lui offrir l'équivalent. Se pose le problème de la motorisation et de la boîte de vitesses : certes les Fonderies de Pont-à-Mousson proposent un moteur six cylindres en ligne de 2,8 litres et la boîte de la Ford Comète mais Chrysler s'engage à livrer un V8 de 4,5 litres. Des essais ont lieu à partir de 1952 et comme Facel-Métallon se scinde en deux en 1953 la voiture est produite sous l'appellation Facel tout court. Mais quel nom de modèle lui donner ?

Le frère de Jean Daninos, l'écrivain Pierre Daninos, qui avait déjà eu l'idée de « Comète », propose le nom de l'étoile Vega. En 1954, Jean Daninos devient ainsi un constructeur à part entière. Il se lance dans la production de son propre modèle, le luxueux coupé Facel FV, animé par un puissant moteur Chrysler (180 ch), doté d'un intérieur en cuir, d'un pare-brise panoramique, de vitres électriques et d'autres démonstrations de luxe et d'américanisme. Révélé au Salon de 1954, beaucoup plus cher que la Comète, valant près de sept ans de salaire d'un ouvrier qualifié travaillant à sa fabrication, le coupé Facel entre en production en avril 1955. Il y a vite des modèles dont la puissance est améliorée : FV1 (4,7 litres, 203 ch), FV2 (230 ch), FV2B (5,4 litres, 250 ch) ; le nom de la marque devient Facel-Vega et le tableau de bord métallique est peint en imitation bois, ronce de noyer. Le FV3 du Salon 1956 stabilise la course à la puissance : 4,9 litres et 253 ch seulement, optiques avant typées avec deux fois deux phares superposés. Retour à la course à la puissance avec les FV 3B (5 litres et 260 ch), FV4 (5,8 l, 294 ch) réservé à l'exportation aux États-Unis, berline Excellence (6,4 litres, 360 ch) super luxueuse avec l'air conditionné et le téléphone. L'année 1958 voit la présentation de la HK 500, très rapide (235 km/h, moteur de près de 6 litres) et l'apogée de Facel, reposant sur l'exportation, qui représente les trois quarts des ventes. Daninos décide de préparer un modèle Facel capable de séduire les consommateurs français aisés et non plus très très aisés : ce sera la Facellia, présentée au Salon 1959 et qui coûte moitié moins qu'une HK 500. La Facellia a un « petit » moteur de 1 646 cm³ avec double arbre à cames en tête offrant une puissance de 115 ch. Mais ce moteur Pont-

à-Mousson, pourtant issu d'une longue réflexion industrielle, s'avère immédiatement et pour longtemps trop vite mis au point : la fiabilité est déplorable, Daninos tente de la compenser par une politique de garantie généreuse (changements de moteurs, remboursements et indemnités confortables...).

Jean Daninos se trouve confronté à de gros soucis de trésorerie provoqués par le lancement hâtif de la Facellia, fort peu au point donc et très coûteuse en opérations lourdes sous garantie. De plus, les moteurs, fabriqués par Pont-à-Mousson dans son usine de Fumel (Lot-et-Garonne), ont des chemises chromées, ce qui impose aux clients des rodages de 5 000 km que peu d'entre eux respectent. Confronté à de graves difficultés de trésorerie après le refus des banques de l'aider de manière significative, problèmes aggravés par la perte de la sous-traitance pour Simca, Jean Daninos doit accepter une intervention des pouvoirs publics qui va limiter son autorité au sein de l'entreprise. Le premier ministre Michel Debré, ancien député d'Amboise, lieu d'implantation de l'usine de montage des Facel Vega, accorde un prêt d'un milliard d'anciens francs, mais en contrepartie le ministère des Finances et de l'Industrie nomme de nouveaux actionnaires, majoritaires, Mobil Oil France, Les Forges de Pont-à-Mousson 1 et Hispano-Suiza, Jean Daninos étant obligé de donner sa démission le 9 août 1961. Remplacé huit jours plus tard par un nouveau président venu de la Mobil Oil, André Belin (né en 1896), Jean Daninos reste néanmoins vice-président et conserve la direction technique et commerciale de l'entreprise.

C'est lui qui remplace la HK 500 par la Facel II et la Facellia par la Facel III, dotée d'un moteur Volvo de 1 780 cm³ (puissance : 108 ch), très fiable, lui, et également d'une boîte Volvo. Mais il est tard pour la Facellia II et la Facel III ne se vend qu'à 91 exemplaires en 1962, année de son apogée, pour retomber ensuite à des chiffres confidentiels : 25 en 1963, 20 en 1964. Le 10 juillet 1962, les représentants de Pont-à-Mousson et d'Hispano-Suiza quittent le conseil d'administration et le principe d'une liquidation amiable est adopté. La société Facel est placée sous le contrôle d'un administrateur judiciaire, Pierre Bévierre, qui lance un appel à reprise, Jean Daninos étant gardé dans les fonctions techniques et commerciales, une location-gérance fonctionnant pendant quelques mois. L'usine ferme définitivement ses portes le 31 octobre 1964, quelques Facel III restant en stock sont vendues jusqu'en 1966.

Jean Daninos continue à naviguer dans l'univers automobile ; en particulier il collabore dans les années 70 avec le constructeur portugais UMM, qui a repris les 4X4 Cournil pour lui définir deux prototypes, qui n'ont pas de suites ; il décède à Cannes le 13 octobre 2001. Comme l'écrit Michel G.Renou, premier président de l'Amicale Facel-

¹ Dont le PDG est Jean Cavallier, ami de Jean Daninos et grand amateur de belles voitures.

Vega, en 2001 : « On ne peut que regretter que Daninos ait abandonné la sous-traitance des carrosseries de luxe pour devenir 100 % constructeur, et surtout motoriste ! Car, avec son talent de styliste, il est permis de penser que s'il avait gardé sa première activité de grand carrossier industriel la société Facel serait probablement toujours vivante aujourd'hui à la manière de Pininfarina ou de Bertone dont, à l'époque, elle était l'égale. » 2

Le frère du constructeur Jean Daninos est le romancier Pierre Daninos (1913-2005). L'ouvrage qui l'a révélé au grand public, les fameux *Carnets du major Thompson* (Hachette, 1954), sont suivis en 1973 des *Nouveaux Carnets du major Thompson*, toujours publiés chez Hachette. Mais entre-temps et après 1973, Pierre Daninos évoque souvent l'automobile dans son œuvre et parfois son frère Jean, comme par cette belle phrase du *Pyjama* : « S'il n'est pas de tout repos pour un écrivain d'avoir un frère industriel, il n'y a guère de calamité plus grande pour un industriel que de compter un écrivain dans sa famille. » 3 Dans *Vacances à tout prix* il évoque longuement et avec humour le rôle d'essayeur bénévole que lui fait jouer son frère : « Le supplice du prototype commence. Tous les ans, mon frère me parle d'une nouvelle voiture qui va être for-mi-da-ble. Elle en est encore à la période d'essai, mais il tient à me donner la toute première. » Pierre Daninos essuie donc les plâtres : défauts, pannes, ennuyeuses car aucun garagiste ne sait les diagnostiquer. Tout finit par être corrigé et la Facel-Véga devient... une voiture de série : Pierre Daninos brosse un peu plus loin un portrait de « Monsieur Facel-Vega », fou de vitesse 4. En juin 1967, il frôle la mort lors d'un accident, qui détruit son véhicule, provoqué par un « général de l'arme blindée », à la retraite, roulant à contre-sens sur l'Autoroute du Sud. En mai 1968, circulant dans une grosse limousine Daimler dans le quartier Latin, rue des Écoles, il est molesté par des étudiants 5. Pierre Daninos consacre en 1984, pour le trentième anniversaire des *Carnets*, tout un ouvrage, nostalgique et titré... *Auto-mémoires* 6, à l'automobile. On y trouve, avec quelques « copiés-collés », une amusante « sociologie de la voiture », les pannes, un dictionnaire, la conductrice, les départs en vacances et son terrible accident de 1967. Pierre Daninos est mort le 7 janvier 2005.

² M.Renou, dans *Gazoline*, décembre 2001, p. 5.

³ Pierre Daninos, *Le Pyjama*, Grasset, 1972, pp. 178-179.

⁴ P.Daninos, *Vacances à tout prix*, Hachette, 1958, 287 p., pp. 131-135 et 165-166.

⁵ *Les nouveaux carnets du major Thompson*, Hachette, 1973, p. 86.

⁶ Plasma, 1983, 183 p.

Bibliographie :

- Jean Daninos, Facel Vega. Excellence, HK 500, Facellia, E.P.A., 1982, 136 p. ;
Jean Daninos, *Mes prototypes*, Éditions Amicale Facel Vega, 2000, 96 p. ;
Michel G. Renou, *Facel Véga*, EPA, 1984, 72 p., réédition, 1994 (un aperçu synthétique)
J.-P.Chambrette dir., *Facel Vega. Le grand tourisme à la française*, ETAI, 2012, 714 p.
(une « bible » très documentée et très bien écrite) ;
H.Chaussin, « Facel Véga. Les étoiles filantes », *Gazoline*, novembre 2023, pp. 48-59
G.Guétat, « La voiture de Monsieur Jean », *Gazoline*, août 2020, pp. 50-57
P.Coignard, *Facel Vega. Une étoile dans un malentendu d'industriels*, Éditions du Palmier, 2009, 236 p. ;
Dossier dans *Rétroviseur*, novembre 2018, pp. 24-43
Pages historiques sur le site de l'association française Facel Véga, www.facel-vega.asso.fr
Liens donnés sur ce site vers d'autres associations
Éric Favre, article dans *Gazoline*, octobre 2003, pp. 62-65 ; Yvon Botcazou, article dans
La Vie de l'Auto, 25 octobre 2001, p. 12 ; divers numéros de la revue *Automobilia*.



Facel Vega VF 1954 du musée de Talmont-Saint-Hilaire (Vendée)



Facellia Cabriolet



Tableau de bord de Facellia Cabriolet 1963



Facel III



Facellia



Facellia 2