

26 Octobre 1969

Bi-centenaire du  
Fardier de Cugnot



# Biographie de Cugnot

CUGNOT (Nicolas-Joseph) est né à VOID, en Lorraine, le 26 février 1725. Il est mort à PARIS, le 10 octobre 1804.

CUGNOT passa sa jeunesse en Allemagne, où il servit en qualité d'ingénieur. Il vécut ensuite dans les PAYS-BAS, au service du Prince Charles.

Ecrivain militaire, on lui doit :

- Eléments de l'art militaire ancien et moderne (1766).
- Fortifications de campagne (1769).
- Théorie des fortifications (1778).

CUGNOT inventa un nouveau modèle de fusil (premier type de fusil à chargement par la culasse) qui fut présenté au Maréchal de SAXE, et dont furent équipés les régiments de Uhlans.

Il s'occupa, à BRUXELLES, de construire des chariots à vapeur dits « Fardiens », destinés — dans son esprit — à remplacer les attelages de l'Artillerie de campagne.

Pendant un temps, on lui reprocha d'avoir copié les Etudes du Suisse PLANTA, mais ces accusations tombèrent d'elles-mêmes.

Un premier modèle du Fardier, chargé de quatre personnes, marcha horizontalement à une vitesse de 1 800 à 3 000 toises/heure (toise = 1,949 m - vitesse = 3,500 km/h à 5,800 km/h environ) - 1769.

La machine ne pouvait fonctionner que 12 à 15 minutes, car la pompe d'alimentation en eau de la chaudière étant trop faible, celle-ci se trouvait rapidement à sec.

Un nouveau Fardier fut construit en 1770. Les pompes et les pistons du Fardier de CUGNOT ont été exécutés dans une usine de STRASBOURG qui disposait du meilleur alésoir de l'époque.

La machine fut essayée par ordre du Ministre CHOISEUL, dans le parc de MEUDON, en présence du Général de GRIBEAUVAL, Inspecteur de l'Artillerie du Roi (et aussi, dit-on, en présence du Roi et de la Cour).

Le Fardier n° 2, qui avait coûté 20 000 livres, chargé d'un poids de 8 à 10 milliers (4 à 5 t) pouvait cheminer à raison de 1 800 toises/h (3,500 km/h). Il était du type « à vapeur », à simple effet, à deux cylindres (en bronze) verticaux.

## COMITÉ D'HONNEUR INTERNATIONAL

De grandes difficultés furent rencontrées côté direction avec le nouveau véhicule, qui, au cours des essais, le 20 novembre 1770, alla donner contre un pan de mur de l'Arsenal qu'il renversa.

Le Ministre CHOISEUL ayant été exilé peu après le commencement des essais de la machine, les essais ne furent pas poursuivis.

En récompense à ses efforts, CUGNOT obtint du Gouvernement Français une pension annuelle de 600 livres, sur proposition de GRIBEAUV. Vivant dans un état voisin de la misère, il fut recueilli par une dame charitable de BRUXELLES où il vécut pendant la durée de la Révolution.

En 1793, le Comité de Salut Public voulut démolir la voiture de CUGNOT pour en faire des armes.

Des officiers d'artillerie s'opposèrent à ce projet.

BONAPARTE, à son retour d'Italie, eut connaissance du projet de CUGNOT et exprima à l'Institut National des Sciences et des Arts l'avis qu'on pouvait en tirer parti. Il fut nommé à la tête d'une commission chargée d'examiner l'appareil, mais son départ pour l'expédition d'Egypte fit que cet examen fut renvoyé.

En 1802, BONAPARTE, alors Premier Consul, fit accorder une rente annuelle de 4 000 livres à CUGNOT.

Vers 1850, le Général MORIN a établi devant l'Académie des Sciences les droits incontestables de CUGNOT « à la priorité de l'application de la vapeur à la locomotion ».

Le Fardier de CUGNOT est donc l'ancêtre de la locomotive, mais il est aussi celui de l'automobile, voire de la « Traction avant », comme l'a signalé un numéro de l'AUTO-JOURNAL consacré au Salon de 1956.

Le Fardier de CUGNOT a été déposé au Conservatoire des Arts-et-Métiers, à PARIS, où il voisine avec d'autres ancêtres de la technique moderne.

Une rue de NANCY porte le nom de CUGNOT.

Le nom de l'inventeur figure dans un médaillon, sur la façade de l'Université de NANCY (passage de HALDAT).

Le Président POINCARÉ et André MAGINOT avaient, en 1923, inauguré une statue de CUGNOT à VOID ; pendant la dernière Guerre, une partie du monument a été détruite.

Un sous-marin de la Marine Nationale, avant 1914, avait reçu le nom de CUGNOT.

### Comte Bernard de LASSÉE

Président de la F.I.V.A. (Fédération Internationale des Voitures Anciennes)

#### M. Louis JACQUINOT,

Ancien Ministre, Président du Conseil Général de la Meuse.

#### Directeur Dr. jur. BARIE.

#### Directeur Harald von BOHLEN und HALBACH.

#### M. Max BOYER,

Président du Conseil Général de la Sarthe.

#### Dr. juriste Johan Heinrich von BRUNN,

Président des « Verbandes der Automobil-Industrie ».

#### Dr juriste Jürgen CHRIST,

Verleger und Publizist, Präsidialmitglied des A.S.C.

#### Editeur Hans-G. DOBLER,

ASC-Landergruppen-Präsident.

#### M. Jacques DUPUY,

Président-Directeur Général de l'Action Automobile et uristique.

#### Dr médecin Herbert DYLLIK,

ASC-Landergruppen-Präsident.

#### Directeur Günter FROHLICH,

ASC-Landergruppen-Präsident.

#### M. Michel GRAVEREAU,

Président de la Commission Historique de la S.I.A.

#### Oberingenieur Helmut Paul HAHN.

#### Conseiller d'Ambassade Hans-Joachim von HAKE

#### Procuriste Herbert HARTMANN,

ASC-Landergruppen-Präsident.

#### Industriel Adolf HECKER,

ASC-Landergruppen-Präsident.

#### Präsident Dr. juriste Heinz HUBER.

#### Fabrikant Uwe HUCKE,

Automuseum Nettelstedt, Vizepräsident des ASC.

#### Generaldirektor Willy KAUS.

#### Comte Hadelin de LIEDEKERKE-BEAUFORT,

Président de l'Automobile-Club de France

#### M. Jean-Marie LELIEVRE,

Président de l'Automobile-Club de l'Ouest - 24 Heures du Mans.

#### M. René LE GRAIN EIFFEL,

Président de la Commission Historique de l'A.C.F.

#### M. Jacques LOSTE,

Président Délégué de la F.N.C.A.F., Directeur Rédacteur en Chef de l'Argus de l'Automobile.

**M. Henri MALARTRE,**

Président de la F.F.A.E. (Fédération Française des Automobiles d'Epoque).

**Comte Michael Graf Wolff von METTERNICH,**

Vizeprésident des ASC.

**Sculpteur Franz MIKOREY.**

**Dipl.-Ing. Rudolf von MILLER,**

Präsident des Deutschen Museums.

**M. Erik d'ORNHJELM,**

Président de la Chambre Syndicale des Constructeurs Automobiles français.

**Senateur Prof. Dr.-Ing. e.h. juriste h.c. Alfred PIERBURG.**

**Fabrikant Oberingenieur Adam PLEINES,**

Vizepräsident des ASC.

**M. Serge POZZOLI,**

Président de l'A.A.H.A. (Association des Amis de l'Histoire de l'Automobile), Vice-Président du Musée de l'Automobile du Mans.

**Directeur Dipl.-Ing. Walter PRESINGER,**

Präsidentialmitglied des ASC.

**Dipl.-Ing. Max J.B. RAUCK,**

Oberkonservator des Deutschen Museums,  
Präsidentialmitglied des ASC.

**Fabrikant Oberingenieur Paul-Heinz ROHLL,**

Präsident des ASC.

**Prof. Dr h.c. August RUCKER,**

Staatsminister a.D.

**Directeur Eugen SCHLENK,**

ASC.-Ländergruppen-Präsident.

**Physicist diplômé Ruprecht von SIEMENS,**

**Directeur Dipl.-Ing. Ekart Graf von SODEN-FRAUNHOFER,**

stellv. Vorstand der Zahnradfabrik Friedrichshafen AG.

**Bankdirecteur Karl STRAUCH,**

Präsidentialmitglied des ASC.

**M. Christian-Henry TAVARD,**

Rédacteur en Chef de l'Anthologie Automobile.

**Direktor Eitel-Fritz UHL.**

**Oberingenieur Dr.-Ing. Willy WOLF,**

Vizepräsident des ASC.

# **Comité d'Honneur Régional**

**Monsieur Louis JACQUINOT**

Ancien Ministre, Président du Conseil Général de la Meuse

**M. le PREFET de la Meuse.**

**M. Georges POINÇOT,**

Conseiller Général de la Meuse, Maire de Void.

**M. André BEAUGUITTE,**

Député de la Meuse, Maire de Verdun.

**M. François SCHLEITER,**

Sénateur de la Meuse.

**M. Martial BROUSSE,**

Sénateur de la Meuse.

**M. le SOUS-PREFET de Commercy.**

**M. STOFFEL,**

Président de l'Automobile-Club Lorrain.

**M. WORMS,**

Vice-Président de l'Automobile-Club Lorrain.

**M. le Directeur de l'Équipement de la Meuse**

**M. Henri PERRIN,**

Conseiller Général de la Meuse.

**Dr Jean FLORIOT,**

Conseiller Général de la Meuse.

**M. le Chanoine L. VAUTRIN.**

**M. Pol JOLIBOIS,**

Directeur d'Ecole Honoraire.

**M. Pierre MARC,**

Conseiller Municipal.

**Dr Marcel BASTIEN.**

**M. René REGNIER,**

Secrétaire de la Mairie de Void.

**M. Jacques BLAISE.**

**M. CAMMAS,**

Ingénieur Subdivisionnaire de Commercy.

**M. le Capitaine de Gendarmerie.**

**Mme PREVOT,**

Receveuse des P.T.T. de Void.