FONDATION DE L'AUTOMOBILE MARIUS BERLIET

La Lettre

N° 147
Mars 2011

Sommaire

2 – RÉTROMOBILE 2011
HOMMAGE
A ROCHET-SCHNEIDER

9 – SI ROCHET-SCHNEIDER
M'ÉTAIT CONTÉ

10 – LE MUSÉE DES
CONFLUENCES
HORS LES MURS

12 – PROFESSIONNELS
DES ARCHIVES

13 – L'AUTOMOBILE A LYON
MÉDAILLÉE

15 – MODÈLES RÉDUITS
CALENDRIER

16 – EN BREF

**Fondation de l'Automobile
Marius Berliet
39, avenue Esquirol
69003 LYON - France
Tél. : +33 (0)4 78 54 15 34
Fax : +33 (0)4 72 33 20 25
Internet : www.fondationberliet.org**

Avec le soutien de Renault Trucks.

Camionnette Rochet-Schneider type 32000 B de 1932, carrossée en «caravane» (cliché Pierre Autef).

Quelque 70 000 visiteurs ont sillonné le hall 7/3 du Parc des Expositions de la Porte de Versailles à Paris, du 2 au 6 février pour la 36e édition de Rétromobile. Nouveau format : 5 jours au lieu de dix, large place accordée à la moto et aux «youngtimers» c'est-à-dire des véhicules des années 1970 à 1980, démonstration du premier matériel automobile, le fardier de Cugnot… Le «home-car» Rochet-Schneider de 1932, sur le stand de la Fondation Berliet, a offert un moment de bonheur à tous les publics sensibles à l'invitation au voyage et à la qualité parfaite de la restauration.

LA MAISON D'UN ARTISTE FORAIN

Ce véhicule de marque lyonnaise, type 32000 B, doté d'une carrosserie «Caravane» – ainsi que le stipule la carte grise – a été acquis en 2006 à un carrossier qui l'avait acheté en 1998 en vue d'une restauration qu'il n'a pu entreprendre.

Ce «**home-car**» – selon la terminologie de l'époque – immatriculé pour la première fois en janvier 1932 dans le département des Hautes-Pyrénées, puis en mai 1951 en Haute-Garonne, a conduit son propriétaire de foires en fêtes villageoises, lui assurant son logement itinérant. Parois lambrissées, armoires de rangement, coiffeuse de maquillage, miroirs biseautés, rideaux fleuris, siège tapissier, cet intérieur en chêne massif, qui offrait aussi à l'artiste forain un havre pour préparer son spectacle «**La Petite Loterie Michel**» a été soigneusement restauré à l'identique.

«Magnifique, superbe, incroyable, merveilleux, on partirait bien en vacances avec…», telles sont les remarques qu'exprimaient spontanément, visage souriant et regard admiratif, les nombreux visiteurs photographes. Leur avidité d'en savoir plus sur la tranche de vie que représentait cet ancêtre du camping-car était satisfaite par l'équipe de bénévoles, heureuse de faire partager cette histoire.

Tractées par des véhicules sans chevaux, les roulottes automobiles, conjuguant couvert, gîte et itinérance, ont été fabriquées, certes en nombre confidentiel, dès le début du 20e siècle. Dans les années 1920, commença la transformation de véhicules utilitaires en «**maisons roulantes**» autoportées : le camping-car, qui se développera particulièrement à partir de 1980, était né.

Ci-dessus : avant
ci-contre : après restauration

❶ *Ossature bois confiée à l'Ecole de Production Boisard.*
❷ *Châssis.*
❸ *Poste de conduite.*
❹ *et* ❺ *Boiseries et meubles.*

***Châssis** «pour transports économiques» PTC 4 500 kg*
***Moteur** à essence 4 cylindres monobloc à culasse amovible 90 x 130 - 45 CV à 2 500 tr/mn*
***Transmission** par cardan*
***Pont** AR à double démultiplication*
***Consommation** 25 l. essence et 0,500 l. huile/100 km*

LA PASSION AUTOMOBILE

Sur 30 000 m², les nombreux passionnés venus d'Europe et des Etats-Unis découvrent, parmi plus de 300 exposants, des constructeurs, des clubs, des artisans, des bouquinistes, des spécialistes de jouets, miniatures, des vendeurs de pièces et d'accessoires, des galeries de peinture et des éditeurs spécialisés, en somme **tout le monde de l'automobile**.

Avec les **50 ans de la 4 L, Renault**, sur un stand de 700 m², est revenu après plusieurs années d'absence. **Citroën** a mis l'accent sur **80 années d'exploits sportifs** sans oublier le cinquantenaire de l'Ami 6. **Peugeot** accueille des clubs de la marque, joue la **rétrospective de ses records** tout en affichant l'avenir avec son véhicule électrique. La continuité de l'histoire qui débouche sur les modèles actuels ou futurs est le fil conducteur chez d'autres constructeurs, notamment BMW et Mercedes.

L'exposition des voitures du pilote argentin **Fangio**, l'ancien quintuple champion du monde, dont on célébrait le 100e anniversaire de la naissance, a attiré la foule tout comme la réplique du **fardier de Cugnot** construite par Alain Cerf aux Etats-Unis.

Récentes anciennes, les nombreuses voitures d'après 1970 préparent la mémoire de demain et attirent des collectionneurs plus jeunes.

*Réplique du **fardier de Cugnot** – original conservé au Musée des Arts et Métiers – Premier véhicule «automobile» créé en 1769 par l'ingénieur militaire Nicolas-Joseph Cugnot. Mu par une machine à vapeur à 2 cylindres.*

Camion Delahaye type 85 de 1923-24
Moteur 4 cyl. en ligne, 5 026 l. de cylindrée, 30 ch.
Vitesse 25 km/h.
Restauré en 2008-2009 grâce au mécénat Motul - Fondation du Patrimoine.
(Musée des 24 Heures - Le Mans).

***Susan Davis**, Présidente SAH (Society of Automotive Historians) et **Philippe Brossette**, Président Fondation Berliet.*

***Bruno Leroux**, Rédacteur Expert La Vie de l'Auto et **Paul Piemontese**, Conseiller du Président, Fondation Berliet.*

*Le documentaire «**Paul Berliet, tel père, tel fils**» ne cesse de retenir longuement l'intérêt des visiteurs…*

***Vincent Grenet**, arrière arrière petit-fils et **Françoise Juvanon**, petite-fille d'Edouard Rochet.*

***Jean-François Colombet**, Rédacteur en chef Charge Utile.*

***Thierry de Saulieu**, Rédacteur en chef Les Routiers.*

***Gaspare Rino**, La Manovella.*

***Thierry Hesse**, Commissaire Général du Mondial de l'Automobile.*

■ UN RENDEZ-VOUS CONVIVIAL

Véritable point de rencontre précédant l'ouverture des portes de l'exposition, la traditionnelle réunion de presse de la Fondation Berliet a rassemblé plus d'une **cinquantaine de journalistes français et étrangers**. Après les avoir remerciés, le Président Philippe Brossette a notamment déclaré :

*«Notre action se poursuit et nous avons choisi d'honorer tout au long de cette année **«Lyon, berceau de l'automobile»**, ceci afin de faire mieux connaître l'activité de la centaine de constructeurs automobiles de la région lyonnaise.*

De plus, nous cherchons à montrer combien les voitures et camions faisaient et font partie de la vie économique, artistique et ludique de nos concitoyens.

*L'activité de la Fondation Berliet continue de se développer à la fois sur le plan de **la conservation et l'extension de ses fonds d'archives ainsi que de la diversité de sa collection de véhicules**. Notre site internet, www.fondationberliet.org, récemment restructuré afin qu'il soit plus fonctionnel et interactif, peut en porter témoignage.»* ■

SI ROCHET-SCHNEIDER M'ÉTAIT CONTÉ... ...

Au début du 20e siècle, le constructeur automobile lyonnais comptait parmi les dix principales marques mondiales. Ses voitures «les reines de l'automobile» avaient une réputation d'excellence et de robustesse en France et à l'étranger. A la logique industrielle des deux fondateurs, techniciens talentueux, se substitua, dès avant la 1ere guerre mondiale, une logique financière qui brisa la fructueuse dynamique. Les vicissitudes des deux guerres, la profonde crise de 1929/30 conduisirent la Société à abandonner la construction des voitures en 1931, celle des camions en 1950 et de vivre de sous-traitances jusqu'à son rachat en 1960 par Automobiles M. Berliet.

***Théodore Schneider** (1862–?)*

***Edouard Rochet** (1867–1945)*

■ DES DÉBUTS GLORIEUX

Edouard Rochet, né à Lyon en 1867 appartient à une famille de tailleurs de pierre du Bugey (Ain) venue s'installer «à la ville». Son père, Jean-François, serrurier, se lança en 1866 avec succès dans la construction de vélocipèdes. Elève de l'Ecole Professionnelle de La Martinière, Edouard devint un technicien averti.

Théodore Schneider, né en 1862, est le fils d'un fabricant de soieries à Bourg-Argental (Loire). Sportif accompli, très à l'aise financièrement, en 1889, il se rend chez Rochet, renommé pour ses produits et, séduit par la qualité de son travail, propose une association à Jean-François Rochet qui refuse poliment, mais fermement.

Il fait la même proposition à Edouard qui a quitté l'affaire paternelle et est employé aux Ateliers du PLM à Oullins (Rhône). Le courant passe entre les deux jeunes gens et **les voilà associés pour construire des bicyclettes et tricycles à pédales** en concurrence avec l'entreprise du père.

En 1894, les locaux d'origine se révélant trop étroits, ils s'installent 202 rue Paul Bert, développent leur activité tout en envisageant de goûter à la construction de «voitures sans chevaux». Le prototype sera prêt en 1895 : un break de 1 000 kg à 4 places, charronné à l'image d'une voiture hippomobile, équipé d'un moteur monocylindrique horizontal de 160 x 180, soit 3 600 cm³ de cylindrée qui atteint 30 km/h, une performance pour l'époque. L'allumage s'effectue par rupteur et pile sèche, la transmission par courroies, la direction est irréversible, les roues sont en bois cerclées de fer. La même année, ce prototype évolue rapidement : plus léger, 690 kg, roues de bicyclettes avec pneus ballon, éclairage avec 2 lanternes.

L'automobile en 1892 :

A cette date, l'automobile (du genre masculin) est considéré avec scepticisme, parfois hostilité. Le fardier à vapeur de Cugnot (1779) est oublié, les expériences de Delamare-Debouteville en 1884 ne reçoivent pas d'écho favorable. Une centaine de voitures dotées de moteurs à vapeur roulent en France et portent le nom d'Amédée Bollée, de Dion-Bouton & Trépardoux, Serpollet. En 1890/1891, Peugeot ainsi que Panhard & Levassor font connaître les moteurs à pétrole Daimler et Emile Roger le moteur Benz.

1896 est une année charnière : La Société devient «**Société Lyonnaise de Vélocipèdes et Automobiles Rochet & Schneider**», la commercialisation de la production commence en même temps que sa vocation sportive s'affirme. L'ascension du Col du Galibier (2645 m.) pour la Pentecôte 1896 fut un exploit qui fit sensation et auquel la presse donna un exceptionnel retentissement. Une voiture de la marque prend part à la grande compétition de 1896 : Paris-Marseille-Paris, soit 1711 km. Bien qu'à la 3e étape, vers Villefranche/Saône, une collision avec une vache contraint l'équipage Rochet-Schneider à abandonner, les performances de la voiture sont vantées par la presse. Désormais, le constructeur délaisse le cycle et **se concentre sur l'automobile**.

DES BOUQUETS DE LAURIERS !

Les deux associés, au volant de leurs modèles dont les performances s'améliorent d'année en année, n'hésitent pas à les «tester» en compétition sportive et se classent fréquemment dans le haut du palmarès. En **1897**, c'est Lyon-Uriage-Lyon, en 1898, ils se distinguent à Marseille-Nice, Lille-Calais-Lille, Lyon-Lagnieu.

En **1898**, Demetrius Zafiropulo et son jeune frère Georges, d'une famille de banquiers à Marseille, effectuent, sur une voiture de la marque, un périple époustouflant pour l'époque : Marseille-Constantinople auquel la presse donne un retentissant écho.

A cette date, Demetrius Zafiropulo participera à l'augmentation de capital de Rochet-Schneider et sa famille deviendra progressivement l'actionnaire principal de la société.

La présence en course se poursuit : en **1899**, Lyon – Vals-les-Bains. En **1901**, et les années suivantes, la marque remporte de nombreuses courses de côte, parmi lesquelles celles de Lyon, Laffrey, le Ventoux, Val Suzon, le Mont Cenis. L'Automobile Club du Rhône créa même en 1904, la Coupe Rochet-Schneider qui fut disputée pendant 3 ans.

Semaine du Dauphiné 1904 *: Vitalis au volant dans la Côte de Laffrey.*

LA CROISSANCE DE L'ENTREPRISE

Les voitures Rochet-Schneider acquièrent une réputation de robustesse, de fiabilité et d'excellence. Les ventes se développent – d'une **production de 55 voitures en 1897 à 100/120 voitures au cours des 4 années suivantes** – au point que les locaux édifiés moins de dix ans plus tôt s'avèrent trop étroits.

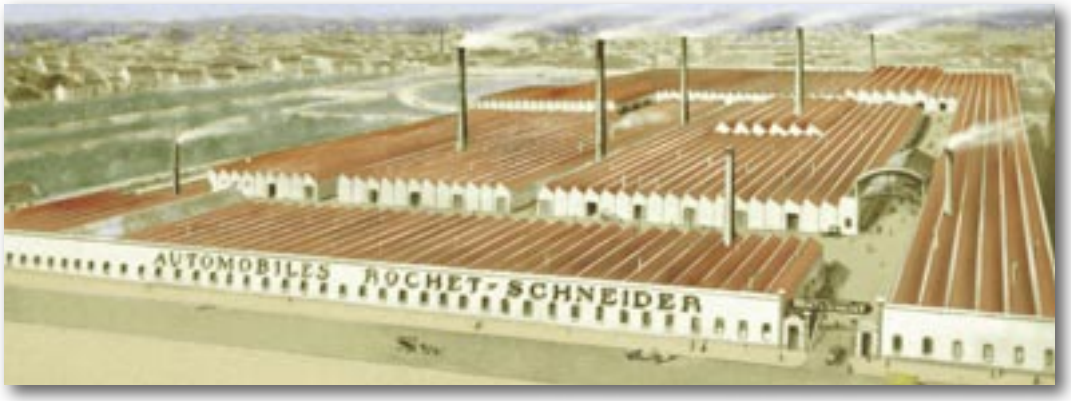
L'Automobile, 22 septembre 1906 *: Collomb vainqueur du Ventoux au volant de sa Rochet-Schneider de course de 100 HP.*

Le raid des frères Zafiropulo vers Constantinople :

Demetrius termine ainsi le récit de la 2e partie du voyage : Pest (Hongrie) à Braïla (Turquie), du 5 au 23 juillet 1898 : «Pas d'incidents marquants à noter, si ce n'est quelques charrettes cassées par la peur des chevaux, quantité d'oies et petits cochons envoyés à l'autre monde par les roues impitoyables de notre véhicule. Le pays n'est pas sûr. On nous avait signalé une bande de brigands agissant dans les environs de Teküc ; nous en avons vu les effets en découvrant près de la route, au milieu d'un cercle de hideux corbeaux, un cadavre d'indigène que ces oiseaux se partageaient en paix, sans doute pour que les gendarmes n'aient pas la peine de rechercher les meurtriers…

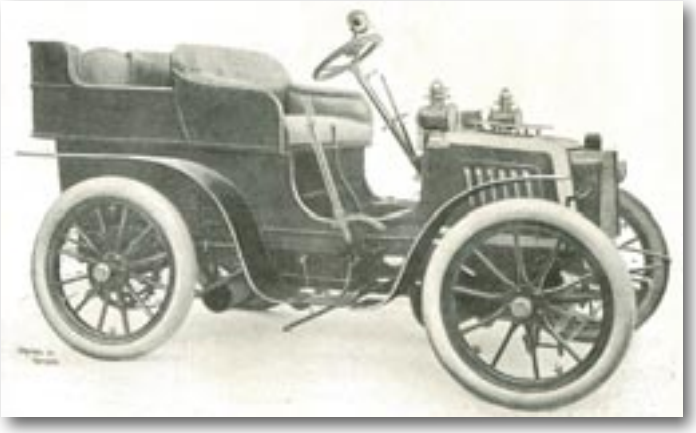
Le paysan roumain ne comprend naturellement que sa langue et il faut savoir quelques mots usuels pour s'informer dans les campagnes. Autre difficulté : l'essence roumaine est légère (680) et bon marché (0,35) mais elle n'est pas raffinée et ne peut être utilisée pour nos automobiles. Il faut l'acheter dans les pharmacies à des prix exorbitants car on la fait venir d'Allemagne. J'en ai payé jusqu'à 2 francs le litre à Okna ; l'eau abonde et l'on trouve sur les routes plus de puits que de gens… Dépense d'essence pendant cette deuxième partie du voyage : 191 litres, prix 165 francs, huile : 7 litres environ.

La voiture s'est admirablement comportée ; rien n'a bronché et de toutes les pièces de rechange dont nous étions munis, aucune ne nous a servi».

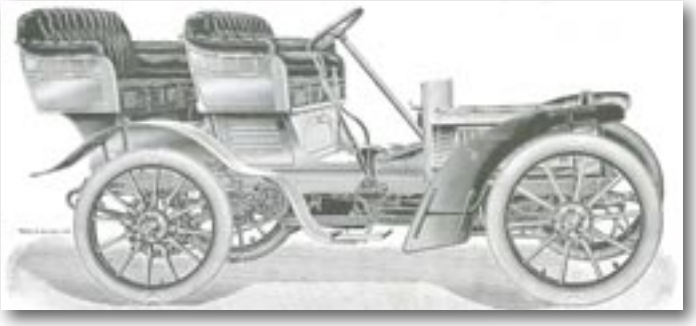


Chemin Feuillat – Lyon 3e
Vue de l'usine en 1913.
Ateliers : 60 000 m² couverts.
Effectif : jusqu'à 1 800 salariés.

Ci-dessous, extraits de catalogues Rochet-Schneider :



***1902** – châssis 2 cyl., 8 HP, caisse tonneau 4 places. **Châssis** : cadre rectangulaire en bois spécial avec armature en acier. A l'intérieur, second châssis en acier profilé formant 2 longerons suspendus au 1er châssis par 4 points seulement. **Moteur** 2 cyl. verticaux, allumage électrique, carburateur à pulvérisation.*



***1903** – phaéton monté sur châssis 16 HP. **Moteur** 4 cyl. livré pour 16 HP, mais sa puissance au frein est de plus de 20 HP. Carburateur à réglage automatique de carburation. Allumage par magnéto rotative de faible vitesse. Prix du châssis : 16 000 F.*

***1905** – châssis en acier embouti 35 HP. **Moteur** 4 cyl. verticaux 140 x 160, cylindres moulés d'une seule pièce. Il est conseillé au client de placer le réservoir d'essence dans le dossier d'une des banquettes car, sous le siège, la pression est insuffisante.*

Sortie de l'usine Rochet-Schneider de Feuillat – 1910.

Usine Rochet-Schneider de Feuillat – Atelier de tournage – 1910.

Usine Rochet-Schneider de Feuillat – Atelier de montage des châssis – 1910.

Les deux pionniers voient grand et s'installent sur un terrain de 15 000 m² chemin Feuillat où ils construisent une usine modèle de 10 000 m² «superbement outillée», inaugurée en **mai 1900**. C'est l'œuvre de l'architecte Louis Payet, ancien élève de l'Ecole La Martinière comme Edouard Rochet.

En 1902, apparut la voiture avec transmission par cardan ; les marchés étrangers s'ouvraient au constructeur lyonnais. En 1902, Il vend sa licence aux Etats-Unis à Moyea, en **1903** en Suisse à Martini, en Italie en **1904** à Florentia, en Belgique en **1905** à Nagant, puis La Métallurgique. Cette même année, l'effectif s'élevait à 290 personnes et près de 300 voitures sortaient des ateliers.

■ LA ROCHET & SCHNEIDER LIMITED (1905-1908)

C'est à ce moment de fort dynamisme qu'intervint une opération boursière qui faillit coûter la vie à l'affaire. La société lyonnaise Rochet-Schneider fut dissoute, une nouvelle société Rochet-Schneider Ltd avec siège à Londres fut créée, les usines restant à Lyon. *«On peut se demander la raison de cette curieuse opération : c'étaient les mêmes personnes qui continuaient à faire marcher la société, dont les usines continuaient à fonctionner comme par le passé dans les mêmes locaux. Le capital social s'était certes considérablement accru, passant d'un million à 7,5 millions de francs, mais une grande part des apports d'argent frais était allée en rémunération des acteurs financiers de l'opération ou avait été payée aux anciens actionnaires»* écrit P. L. Pouzet.

Devant des résultats décevants : un chiffre d'affaires qui chute de 40 %, une production qui se réduit de moitié, il est décidé, après 4 exercices, de faire machine arrière. **En novembre 1908**, la société anglaise est dissoute la société anonyme des Etablissements Rochet-Schneider est créée. Cette péripétie britannique marque surtout un tournant dans la gouvernance de l'entreprise désormais gérée par des financiers.

L'équipe dirigeante fondatrice est désagrégée. Georges Zafiropulo est élu président, puis son frère Demetrius coopté administrateur en remplacement de Théodore Schneider qui quitte la firme lyonnaise pour créer sa propre marque à Besançon. Edouard Rochet, nommé directeur général, s'acharne et parvient à remettre la société sur pied, mais l'esprit de la nouvelle gestion provoque son retrait de ce poste en **1910**. Il sera fait appel à lui dans d'autres moments délicats, mais son influence sera bridée.

Catalogue Rochet-Schneider illustré par Fabiano – 1912

La production mensuelle fin 1910 était de 45 unités contre 30 à la fin de l'année précédente. De **457 châssis en 1910**, elle passa à 622 en 1911, 826 en 1912 à **882 en 1913**. Quant à l'effectif, de moins de **300 personnes en 1909**, il atteint **600 en 1913**.

Cette année 1913, et d'autres par la suite, furent marquées par des dissensions au sein du Conseil d'Administration et des soubresauts de contestation parmi les actionnaires, ce qui n'était pas dans l'intérêt premier du développement et de la pérennité de la société.

Outre la constitution d'agences dans les principales villes de France, plusieurs établissements furent créés à l'étranger, notamment au Canada, en Amérique du Sud (Brésil, Argentine, Uruguay), en Europe (Grande-Bretagne, Belgique, Espagne, Russie).

Le carburateur Zénith :

En décembre 1906, intervint un accord entre Rochet-Schneider et François Baverey au sujet de l'exploitation des brevets de ce dernier concernant un carburateur révolutionnaire à jet compensateur. Les principales clauses stipulaient que : F. Baverey cédait à Rochet-Schneider Ltd les brevets français et étrangers de son carburateur et s'engageait à la faire profiter des études et perfectionnements qu'il pourrait faire pendant la durée du contrat. En compensation, Rochet-Schneider Ltd versait à F. Baverey une redevance de 0,75 franc par carburateur et par force de cheval sur tous les carburateurs qui seraient placés sur les châssis Rochet-Schneider ou livrés au public ; elle lui versait également une participation de 40 % sur les versements qu'elle pourrait recevoir par suite de la vente de licence en France ou à l'étranger pour les carburateurs Zénith.

Le développement du carburateur Zénith fut si rapide et si considérable que, en 1909 – Rochet-Schneider ne pouvant pas être à la fois constructeur et fournisseur de ses concurrents – fut créée la société du Carburateur Zénith détenue à 88 % par Rochet-Schneider et continuant ses fabrications dans les locaux de Rochet-Schneider. En 1917, alors que Zénith louait 23 000 m² à Rochet-Schneider, de nouvelles conventions furent ratifiées.

Le carburateur Zénith tient une part significative dans la situation florissante de Rochet-Schneider à cette époque. Après les accords conclus avec François Baverey en **décembre 1906**, le développement en flèche de cette activité motiva, **en 1909**, la création de la société du Carburateur Zénith détenue à l'origine à 88 % par Rochet-Schneider qui en recevait de substantiels revenus.

«La décision de ne pas utiliser davantage les profits importants de 1911/1914 pour emboîter le pas aux leaders de l'industrie dans la nouvelle voie du marché [c'est-à-dire de petites voitures à des prix attractifs] permet… de penser que ceux qui géraient la société considéraient celle-ci davantage comme une source de revenus que comme un moyen d'édifier un immense patrimoine familial comme le fit Peugeot…» telle est l'analyse de l'historien américain James Laux.

■ AOÛT 1914 / NOVEMBRE 1918

Dès la déclaration de guerre, il fut décidé en haut lieu, sans que les dirigeants de la société soient consultés, que Renault occuperait l'usine Rochet-Schneider à Lyon afin d'y poursuivre sa production de moteurs d'avion (80 et 110 ch.). A partir de la **fin 1916**, cette occupation diminua progressivement pour cesser l'année suivante.

La production automobile fut pratiquement stoppée sauf celle des camions, un modèle de 1,5 tonne, appelé plus tard «**camion de guerre**». Léger, robuste et maniable, il fut apprécié. On estime que l'usine en a fourni à l'Armée environ **1 363 unités** : 110 en 1914, 240 en 1915, 270 en 1916, 374 en 1917, 369 en 1918. Quant aux voitures, Rochet-Schneider en livra à l'Armée, durant les années 1917 et 1918 environ 120 de 18 ch et 40 de 25 ch.

Par contre, les ateliers, parallèlement aux productions Renault, exécutèrent des travaux pour l'artillerie, principalement des obus. De 400 obus/jour en décembre 1914, la cadence monta à 2 000, puis **3 000 obus/jour**.

Au cours de la 1ere guerre mondiale, la camionnette de la marque lyonnaise joua un rôle éminent dans la conquête automobile du Sahara. La part primordiale que les véhicules motorisés avaient prise dans la bataille de la Marne encouragea le projet d'adapter l'automobile au Sahara. Les premiers essais de liaison routière eurent lieu au départ de Touggourt (terminus de la voie ferrée) vers Ouargla, puis successivement vers les postes éloignés vers le Sud : El Golea, In Salah. Sur les instructions du général Laperrine – qui croyait en «**l'automobile des sables**» – fut créée en **septembre 1917**, avec une vingtaine de camionnettes de la marque,

Camionnette Rochet-Schneider 1500 kg type guerre – 1917.

la T M 1191 (Compagnie du Transport du Matériel) qui se substitua peu à peu aux méharis dans la région.

La reconnaissance aérienne de **1919/1920** en vue de l'installation ultérieure d'une organisation postale transsaharienne fut une autre aventure dans laquelle participèrent, aux côtés de véhicules Fiat, **30 camionnettes Rochet-Schneider** livrées dans le Sud Algérien. Parti de Touggourt le 27 décembre 1919, le convoi passa à Inifel le 8 janvier 1920, à In Salah le 17. Il en repartit encore complet le 22, traversa difficilement le Tidikelt, les gorges d'Arak le 27, Iniker le 29 et arriva à Tamanrasset le 31 janvier 1920. La mort tragique du général Laperrine au début de 1920, au cours de cette prospection mit un terme à l'expérience. Il n'en demeure pas moins qu'une étape déterminante dans la conquête mécanique du grand désert avait été franchie par des camionnettes conçues et fabriquées à Lyon.

■ DE 1920 À 1950

«Faire peu mais bien», Rochet-Schneider a continué à délaisser *«la construction en grande série qui ne permet pas d'apporter à chaque châssis tous les soins qui sont nécessaires à sa construction parfaite»* ainsi qu'elle le souligne dans l'album n°140 de **1921**.

La société vit difficilement la période de l'entre-deux guerres en raison de l'étroitesse du marché de la voiture haut de gamme et ultérieurement des effets des accords «rail-route» sur les véhicules industriels ainsi que du manque d'unité de vues des administrateurs sur l'avenir de l'entreprise qui les conduisait à une absence de rationalisation des moyens de production.

La construction de véhicules industriels commence à monter en puissance dans les **années 20**.

Rochet-Schneider 26 CV 6 cylindres, type 29500 – vers 1931.

Itinéraire de l'expédition 1919/1920.

En 1931, la fabrication des voitures cesse : le dernier modèle, lancé en 1929, «une Rolls lyonnaise», malgré une mécanique raffinée et une silhouette racée, ne sera fabriqué qu'à quelques exemplaires.

Cette même année, Rochet-Schneider acquiert la licence du moteur diesel Oberhänsli. Malgré un effort de standardisation des châssis et des moteurs, le nombre important de modèles homologués (neuf en 1931, autant en 1932 et 1933 jusqu'à seize en 1938) et la faible quantité de chacun fabriquée – la production annuelle oscille entre **300 et 500 unités** – permirent de maintenir une activité pour environ 800 personnes sans résultats satisfaisants.

L'ouverture des hostilités en août 1939 apporta de notables perturbations dans la fabrication. L'administration militaire passa des commandes de guerre : entre octobre 1939 et juin 1940, environ **500 camions et autocars** militaires furent livrés. En raison de la lourdeur des rouages administratifs, les commandes d'obus n'avaient pas reçu, à la débâcle, un début d'exécution.

Ensuite, les programmes étaient décidés par l'organisme étatique COA (Comité d'organisation de l'industrie automobile) dont le délégué pour la zone non occupée était René Deruelle, directeur général de Rochet-Schneider depuis 1936.

En septembre 1942, destinés à la zone occupée et non occupée et à l'armée allemande, 1 500 camions, notamment du type 420 de 10 à 11 t. de PTC, fonctionnant au gazogène ou gaz de ville, ont été fabriqués depuis l'Armistice.

Encart publicitaire paru dans «La Vie Automobile» du 25 juin 1932.

Tracteur d'artillerie Berliet T6, lors d'essais en 1952.

Rochet-Schneider fabriqua également une centaine de tracteurs agricoles.

En **novembre 1944**, René Deruelle disparut tragiquement. Les conditions économiques (hausse des coûts, inflation galopante) conduisirent le Conseil d'administration, **en 1950, à décider d'arrêter la production de châssis**, 170 unités ayant été produites en 1949 avec un effectif de 400 à 500 personnes.

■ VERS UNE FIN PROGRAMMÉE

Pendant les dix années suivantes, l'effectif chute de moitié, de 400 à 200 personnes environ. L'activité prend la forme de sous-traitances diverses, de location de surfaces importantes à d'autres entreprises, dont Automobiles M. Berliet tandis que se poursuit la vente raisonnée d'actifs. C'est ainsi que le bureau d'études Rochet-Schneider travaille, sous la direction de l'ingénieur André Billiez, sur un camion et tracteur d'artillerie, le T6, qui deviendra le Berliet GBU-TBU. **Fin 1959**, Rochet-Schneider décide d'arrêter toute activité.

Fin 1960, Automobiles M. Berliet, ayant pris le contrôle total des Etablissements lyonnais Rochet-Schneider, regroupe sur le site de Feuillat l'ensemble du département central des Pièces de Rechange. Cette activité connaîtra une forte croissance ; les efforts portent sur les conditions de stockage, les équipements de manutention, les méthodes de traitement des commandes et l'introduction des systèmes informatiques. Une ligne de reconditionnement de moteurs standard sera également créée.

Renault Véhicules Industriels, qui maintiendra cette activité jusqu'en 1998, mettra ce site en vente en **2001** qui sera racheté par le Grand Lyon. Une partie du tènement sera cédée à la Société d'Enseignement Professionnel du Rhône qui inaugurera ses locaux en **2006**. Une extension de cet établissement d'enseignement est en cours et des projets de logements et équipements sportifs devraient se réaliser dans les années qui viennent. ■

1905

1910

1920

1925

1931

1935

1946

LE MUSÉE DES CONFLUENCES HORS LES MURS

Voiture Berliet, type C2 1908 carrosserie double phaéton – Moteur essence 4 cyl. 100 x 20 / 3,8 litres de cylindrée / 2 arbres à cames / boîte de vitesses : 4 AV + 1 AR / transmission par cardan / vitesse : 60 km/h. Cette voiture fait l'objet d'une convention de prêt entre la Fondation Berliet et le Musée des Confluences qui a prévu de la présenter à partir de 2014.

Squelette de camarasaurus en pièces détachées présentées dans des caisses – Dinosaure d'environ 150 millions d'années (longueur 14 m., hauteur 5 m., poids 14 tonnes) – Specimen découvert à Thermopolis, Wyoming, Etats-Unis, acquis par le Musée des Confluences.

Au Musée gallo-romain de Fourvière, l'exposition : «Le Musée des Confluences dévoile ses réserves» a été inaugurée le 16 décembre 2010 par Hélène Lafont-Couturier, directrice du Musée gallo-romain et Bruno Jacomy, directeur exécutif du Musée des Confluences en présence de Jean-Jacques Pignard, Vice-Président du Conseil Général du Rhône délégué aux Affaires Culturelles. **«Cette première expérience d'une réalisation commune entre deux musées du Conseil Général mérite d'être saluée»** ***a-t-il souligné.***

Œuvre de Bernard H. Zehrfuss, inauguré en 1975, le Musée gallo-romain permet de découvrir l'histoire de Lyon depuis la fin de la Préhistoire jusqu'au 7e siècle après J. C. suivant un parcours qui ressemble à une spirale à remonter le temps.

Le futur Musée des Confluences, en forme de cristal, s'inscrira au confluent de la Saône et du Rhône à l'horizon 2014. Héritier du Museum – c'est-à-dire de la réunion du Musée Guimet et du Musée d'Histoire naturelle – il se veut musée de sciences et de sociétés qui s'appuie sur l'ensemble des savoirs pour tenter de comprendre et expliquer la complexité du monde.

■ COMME DANS LES RÉSERVES

Le titre de l'exposition – qui dure jusqu'au 8 mai 2011 – n'est pas usurpé. C'est, en effet, à une promenade dans un espace de 800 m² évoquant les réserves du musée, et non à quelque préfiguration, qu'est convié le visiteur. Présentés dans les mêmes conditions que dans les réserves, souvent sur des étagères, les objets des collections sont répartis en quatre départements : Sciences de la vie avec des espèces animales, de la terre avec des fossiles, sciences et techniques et sciences humaines orientées vers les collections extra-européennes.

Dans l'espace **«Sciences et Techniques», la voiture Berliet C2**, vénérable centenaire, remarquablement mise en valeur aux côtés d'horloges, microscopes, téléphones, micro-ordinateurs, participe à la réflexion sur les innovations technologiques, moteurs du développement des sociétés.

Les métiers, les savoir-faire qui concourent à l'acquisition, l'inventaire, la conservation, la restauration, la documentation, la recherche, le conditionnement jusqu'à la présentation au public des pièces de collections sont nombreux et très variés. Dans de courtes interviews, ces spécialistes livrent avec fierté le contenu de leur mission au quotidien.

En fin de parcours, l'explorateur «museotouch», se présente sous la forme d'une table-écran dotée d'une carte du monde et d'une échelle chronologique. Par simple contact tactile, il permet de découvrir autrement les collections du Musée des Confluences. Ce dispositif interactif, lauréat 2010 de «Services numériques culturels innovants», est pour la première fois montré au public. ■

***Infos pratiques** : Exposition jusqu'au 8 mai 2011 / Musée gallo-romain de Lyon-Fourvière / 17 rue Cléberg 69005 Lyon / tél : 04 72 38 49 30 / site Internet www.rhone.fr*

***Ouverture** : tous les jours sauf lundi, de 10 à 18 h. fermeture exceptionnelle : 1er mai.*

Anne Carrière, Nathalie Maubert et Paul Piemontese font admirer les vitraux de Grüber aux membres de la promotion «Métiers des Archives» 2010/2011 Université Lyon 3.

Le 25 novembre 2010, les étudiants de la promotion «Métiers des Archives» 2010/2011 qui préparent ce diplôme de master 2 à la Faculté des Lettres de l'Université Lyon 3 ont fait connaissance avec les archives d'entreprises conservées et traitées à la Fondation Berliet.

Paul Piemontese, Conseiller du Président, présente brièvement la Fondation Berliet, puis Anne Carrière, responsable du Centre Archives et Documentation, s'attache à exposer les missions et les moyens de l'activité de ce Centre par un propos adossé à un power-point suivi d'un périple dans les magasins d'archives et in fine de la projection d'un documentaire de 52 minutes «**La Passion Berliet**».

■ ARCHIVAGE ET CLASSEMENT

Héritière d'Automobiles M. Berliet, la Société Renault Véhicules Industriels, maintenant Renault Trucks, effectue de nombreux versements d'archives. Prêts ou dons de familles de constructeurs ou de concessionnaires, legs de journalistes spécialisés de documentations qu'ils ont exploitées leur vie durant : **documents publicitaires, techniques, photographies, dossiers presse** sont, selon les priorités, informatisés à l'aide de Cindoc. Six bases de données contiennent plus de 31 000 références.

Depuis 2005, la Fondation Berliet participe à l'enrichissement du catalogue SUDOC-PS (Système Universitaire de DOCumentation-Publications en Série), catalogue collectif unique des bibliothèques et centres de recherches de l'enseignement supérieur et de la recherche puis des bibliothèques spécialisées mises en ligne sur Internet. 733 titres de périodiques ont été saisis par la base et sont consultables sur : **www.sudoc.abes.fr**

■ UN PÔLE DE RESSOURCES

De nombreux travaux universitaires ont été menés à bien : **43 mémoires et thèses** en histoire sociale, des techniques, de l'art, économie, etc. Une thèse sur l'industrie du poids lourd en France de 1944 à 1974 a obtenu en 2007 le Prix du Crédit Agricole. Actuellement, cinq étudiants travaillent sur les fonds, notamment sur les relations internationales : Berliet et la Chine, Berliet et le Maghreb.

Les documents techniques et commerciaux, les plans, les manuels d'entretien et de réparation, des photographies sont régulièrement proposés à ceux qui s'engagent dans la restauration d'un matériel ancien. Le premier utilisateur de cette richesse documentaire est évidemment la Fondation Berliet qui tient beaucoup à l'authenticité de la réhabilitation de ses véhicules.

■ METTRE EN VALEUR LE PATRIMOINE INDUSTRIEL

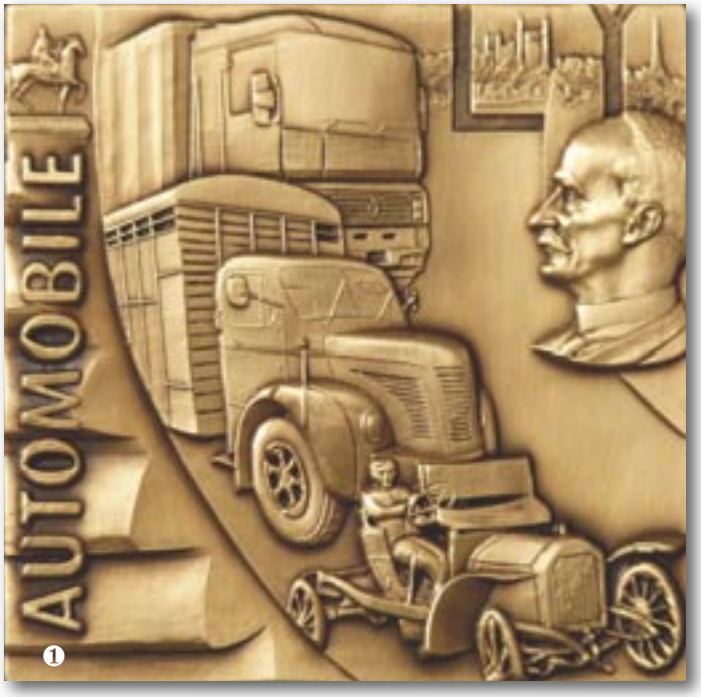
Faire connaître le patrimoine industriel pour le faire mieux comprendre et apprécier passe par l'exploitation des archives répertoriées. Au fil des années, en plus des illustrations et panneaux didactiques qui enrichissent la présentation de véhicules dans les manifestations annuelles telles que Rétromobile, Epoqu'Auto, les Journées Européennes du Patrimoine, plusieurs œuvres ont été réalisées.

Le CD ROM «Mémoires industrielles : le patrimoine industriel de la France, Berliet, le camion français est né à Lyon», édité en 2001 par Syrinx et la Fondation des Sciences de l'Homme, des documentaires télévisés dont les plus récents : «**Marius, Paul et les camions**» par Bernard Saint-Jacques pour la 5, «**Paul Berliet, tel père, tel fils**» par Christian Sulleman pour France 3 ainsi que des séquences pour des chaînes spécialisées automobile.

Des ouvrages ont pu être écrits et illustrés grâce à la richesse de nos fonds : «**Berliet**» de Monique Chapelle, «**La grande Aventure lyonnaise de l'Automobile**» de Pierre-Lucien Pouzet, etc., des articles de la presse spécialisée ainsi que les maquettes fabriquées à la lumière des plans des véhicules extraits de nos archives. L'exposition «Les riches heures de l'automobile lyonnaise» a été réalisée à la Bibliothèque du 1er arrondissement sur 100 m^2 et reprise en virtuel sur le site de la Bibliothèque Municipale.

Le site internet **www.fondationberliet.org** a subi en 2010 une nouvelle réactualisation qui multiplie ses fonctionnalités et son interactivité. ■

L'AUTOMOBILE À LYON MÉDAILLÉE



❶ *Médaille 90 x 90 - Bronze doré.* ***Marius Berliet*** *(1866-1949).* ***Voiture Berliet 1908****, type C2. Puissante routière, elle pouvait atteindre 60 km/h.* ***Camion GLR 1949****, fabriqué en plus de 100 000 unités entre 1950 et 1986, élu Camion du Siècle en 1994.* ***Camion Magnum Renault*** *fabriqué depuis 1990, fleuron haut de gamme des produits Renault Trucks.*
(Cliché Nicolas Salagnac)

❷ *Graveur médailleur, Meilleur Ouvrier de France 2000,* ***Nicolas Salagnac*** *est artiste indépendant depuis 2003 et le créateur de nombreuses médailles officielles en France et à l'étranger.*
www.nicolas-salagnac.com

Initiative d' EIFFAGE CONSTRUCTION RHÔNE, «l'évolution des métiers à Lyon» veut contribuer, sous forme de médailles gravées, à la mise en valeur d'éléments du patrimoine de la région lyonnaise. Après la médecine en 2010, le second volet est consacré à la construction automobile et confié, comme le premier, à Nicolas Salagnac, meilleur ouvrier de France 2000.

Donnons-lui la parole afin qu'il nous retrace le cheminement qui le conduit de l'évocation du projet à l'œuvre achevée : *«Première étape,* ***mise au point d'une maquette dessinée****. Pour cela, je me suis informé et documenté sur l'histoire de l'automobile avec le concours de la Fondation Berliet… En contact avec le pôle de design de Renault Trucks, je remercie les designers qui ont travaillé avec moi…*

Les motifs retenus sont : Marius Berliet le grand visionnaire, face à l'histoire de l'automobile, qui a marqué la ville de Lyon ; puis des véhicules célèbres, l'une des premières voitures Berliet, puis le fameux GLR et le Magnum. Cette composition s'articule autour d'une partie de roue dentée et en partie haute, une image symbolique de Lyon : la statue de Lemot, la colline de Fourvière avec son antenne relais, clin d'œil à Gustave Eiffel (ici à Lyon) et donc au groupe Eiffage.

La deuxième étape consiste à ***transposer le dessin en bas-relief****, par une sculpture sur plâtre, trois fois plus grande que la future médaille.*

La troisième étape est la ***reproduction de cette sculpture sur la matrice en acier*** *à l'aide du tour à réduire… La gravure, à ce stade, reste timide et peu expressive.* ***Le travail final se fait à la main*** *avec des burins, onglets, ciselets, le tout suivi au microscope. Cette étape est primordiale, le graveur donne alors son «coup de patte». Terminée, la matrice, signée et datée, est ensuite traitée thermiquement pour permettre l'édition par frappe des futures médailles».*

Dans le livret qui accompagne cette œuvre d'art, la Fondation Berliet présente brièvement l'histoire de l'automobile à Lyon tandis que Jean-Pol Donné, Président du Cercle lyonnais de Numismatique souligne que, à l'époque où **Lyon était le berceau de l'automobile**, la ville était également **un des pôles de la médaille**. Il évoque les médailles de l'Automobile Club du Rhône, des Concours d'Elégance de Charbonnières-les-Bains ainsi que celles consacrées à Marius Berliet. Ce n'est qu'après sa mort (1949) que furent gravées, par Louis Muller en 1952, puis par Jean Dulac, en 1966, deux médailles à son effigie. ■

EN BREF...

NOUVEAUTÉS : MODÈLES RÉDUITS MQM
(disponibles)

Berliet GLR 8 R benne
Echelle 1/24
Prix : 175 € + frais de port.

Berliet GLR 8 R fourgon Esso immatriculé en Belgique
Echelle 1/24
Prix : 168 € + frais de port.

BON DE RÉSERVATION MODÈLES RÉDUITS MQM

Nom : ..... Prénom : .....
Adresse : .....
.....

Souhaite commander ..... modèle(s) réduit(s) :

❒ Berliet GLR 8 R Benne ..... 175 €
❒ Berliet GLR 8 R Fourgon Esso..... 168 €

l'unité (ajouter 15 € de frais de port et d'emballage pour un article, pour plusieurs exemplaires, nous consulter).

Chèque à libeller à l'ordre de l'Association des Amis de la Fondation de l'Automobile Marius Berliet - 39, avenue Esquirol - 69003 Lyon - Tél. 04 78 54 15 34 - Fax. 04 72 33 20 25

BON DE COMMANDE MODÈLES RÉDUITS MQM
(disponibles)

Nom : ..... Prénom : .....
Adresse : .....
.....

Souhaite commander ..... modèle(s) réduit(s) :

❒ Berliet GLR 8 R Citerne Total..... 179 €
❒ Berliet GLR 8 R Fourgon ..... 168 €

l'unité (ajouter 15 € de frais de port et d'emballage pour un article, pour plusieurs exemplaires, nous consulter).

Chèque à libeller à l'ordre de l'Association des Amis de la Fondation de l'Automobile Marius Berliet - 39, avenue Esquirol - 69003 Lyon - Tél. 04 78 54 15 34 - Fax. 04 72 33 20 25

BON DE COMMANDE - MAQUETTES NOREV
(toujours disponibles)

Nom : ..... Prénom : .....
Adresse : .....
.....

Souhaite commander ..... maquette(s) :

❒ Berliet Gazelle Téneré bleue ..... 65 €
❒ Berliet Gazelle benne militaire ..... 65 €
❒ Berliet T 100 Tulsa ..... 170 €
❒ Berliet T 100 n°3 benne..... 170 €

l'unité (ajouter 15 € de frais de port et d'emballage pour un article, pour plusieurs exemplaires, nous consulter).

Chèque à libeller à l'ordre de l'Association des Amis de la Fondation de l'Automobile Marius Berliet - 39, avenue Esquirol - 69003 Lyon - Tél. 04 78 54 15 34 - Fax. 04 72 33 20 25

Site internet : www.fondationberliet.org
Mails : fondation.berliet@wanadoo.fr

CALENDRIER

16 décembre 2010 au 8 mai 2011... Lyon 5e - Musée Gallo-Romain
17 rue Cléberg

Dans le cadre de l'exposition temporaire **«Le Musée des Confluences dévoile ses réserves»**, prêt de la voiture **Berliet C2 1908** double-phaéton, objet d'un partenariat avec le Musée des Confluences.

16 avril..... Lyon Hôtel de Ville

Forum Européen des Bénévoles Associatifs

7 mai..... Rassemblement Parc des Oiseaux Villars-les-Dombes *(Ain) - 7 h 45*

29e rencontre promenade annuelle du CAB (Club Automobiliste Berliet) : **«Sur la route des Etangs de la Dombes»**.

21 mai..... Le Montellier Conservatoire des Véhicules Anciens

Fête des Amis. Comme à l'accoutumée, une invitation personnelle sera envoyée aux membres de l'Association.

25 juin..... Lyon Bibliothèque Municipale

Organisée par **VALPASTI** (Valorisation du Patrimoine scientifique, technique et indutriel), journée d'étude **«L'innovation industrielle, l'avenir d'une tradition lyonnaise»**.

2/7 août..... Université de Glasgow *(Grande-Bretagne)*

Symposium de l'ICOHTEC (The International Committee for the History of Technology). Thème : **«Le Choix du Consommateur et la Technologie»**.

17/18 septembre.. Lyon Villa Berliet

Journées Européennes du Patrimoine.

21/24 septembre.. UTBM *(Université de Technologie de Belfort-Montbéliard)*

Colloque organisé avec le CILAC (Comité d'information et de liaison pour l'archéologie, l'étude et la mise en valeur du patrimoine industriel) : **«Nouvelles Politiques Urbaines et Sens de la Reconversion»**.

29 novembre au 3 décembre.... Lyon - Eurexpo

Solutrans (Salon International des Solutions Transport).

Venez rejoindre les Amis de la Fondation de l'Automobile Marius Berliet

Ecrivez-nous : 39, avenue Esquirol - 69003 LYON
Pour 2011, voici le montant de votre contribution pour devenir :

Membre Adhérent	**Donateur**	à partir de	840 €
Membre Adhérent	**Bienfaiteur**	à partir de	370 €
Membre Adhérent	**Actif**	à partir de	80 €
Membre Associé	**Sympathisant**	à partir de	41 €
Membre Associé (- de 25 ans)	**Sympathisant**	à partir de	20 €

Les sommes versées par les particuliers bénéficient d'une réduction d'impôt de 66 % dans la limite de 20 % du revenu imposable (un reçu est adressé par retour).

Direction de la publication : Monique CHAPELLE
Secrétariat de Rédaction : Carole DAVESNE
La Lettre de la Fondation : tirage 3000 exemplaires

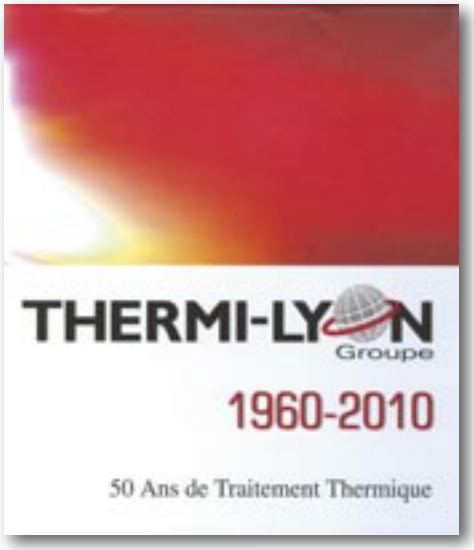
Imprimerie Valette
69002 Lyon

EN BREF... EN BREF... EN BREF...

www.fondationberliet.org.

Depuis la restructuration du site à l'automne dernier, la montée en puissance de la fréquentation est régulière : nombre de visites, d'internautes, de pages explorées. Quelques chiffres : 3 730 visites, 3 103 internautes, 23 079 pages pour le mois de janvier 2011.

Gain de temps pour les membres actuels... et potentiels de l'Association des Amis : adhésion ou renouvellement en ligne, achats dans la boutique, promenades à travers la collection de véhicules et de documents, connaissance des prochains événements. A votre clavier ! ■



Passerelle avec les constructeurs lyonnais !

Ingénieur de Centrale Lyon, **Louis Villard** (1906-1985) débute sa carrière chez Automobiles M. Berliet, la poursuit chez Rochet-Schneider. En 1960, il crée **THERMI LYON**. En développant de nouveaux procédés de traitement thermique, en reprenant des entreprises de ce secteur, la Société affirme son expertise industrielle et sa force de frappe sur les marchés extérieurs. Jean-Claude Monier, Président du groupe Thermi-Lyon, a parfaitement perçu la démarche de la Fondation Berliet, dont il a consulté les archives, et a livré ce message en offrant un exemplaire de ce livre :

«Merci encore de votre accueil, vous trouverez, dans ce document, toute la pertinence de la Fondation Berliet qui va bien au-delà de l'entreprise pour atteindre l'ensemble de l'industrie et l'avenir du pays». ■

90 bougies pour l'Ecole La Mache

A l'occasion du 90e anniversaire de sa fondation, **L'Ecole La Mache** a réalisé une exposition et ouvert les portes de son Etablissement le samedi 4 décembre 2010. Il est dans une partie des locaux du constructeur lyonnais **Cottin-Desgouttes**, place du Bachut. Rappelons les liens étroits qui unissaient cette école professionnelle à Marius et Paul Berliet qui ont soutenu son action pendant des dizaines d'années. Chaque promotion comptait un certain nombre d'élèves qui commençaient leur parcours professionnel dans la «Grande Maison». ■

Vue partielle de l'exposition à la préparation de laquelle a coopéré le Centre d'Archives de la Fondation Berliet.

1ere voiture de livraison Cottin-Desgouttes 1915, des Etablissements TARGE. Claude Targe, à l'âge de huit ans est au volant ! - 15 rue Passet Lyon 7e.

Voiture Berliet, type VIG 1926 dont la photographie nous est adressée par son propriétaire, M. Camille Dubois, «ma Berliet enfin restaurée».

Car alpin Saurer acl de 1918/1920 : photo transmise par M. M. Bezençon, passionné de Saurer.