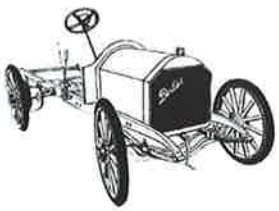


FONDATION DE L'AUTOMOBILE MARIUS BERLIET

La Lettre

N° 159
Mai 2013

Sommaire

2 – HOMMAGE A PAUL BERLIET

6 – BERLIET N° 2 1897 UNE VOITURE PIONNIÈRE

8 – SI PANHARD & LEVASSOR M'ÉTAIT CONTÉ

10 – CAB 2013 UNE PREMIÈRE DANS LE JURA

14 – EN BREF

15 – MODÈLES RÉDUITS CALENDRIER

16 – EN VISITE

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.

Le buste de Paul Berliet dévoilé par Bernard Modat, Directeur de la Marque pour Renault Trucks, et Philippe Brossette, Président de la Fondation Berliet.

Le site de Saint Priest.

HOMMAGE A PAUL BERLIET

A l'initiative de Renault Trucks, une cérémonie a eu lieu, le 25 avril sur le site de Saint-Priest (69) au cours de laquelle a été dévoilé le buste de Paul Berliet. Elle a été droit au cœur des nombreux membres de sa famille qui ont retrouvé avec émotion le charisme de leur parent et qui ont mesuré l'admiration que le grand industriel soulevait parmi l'assistance composée de personnels de Renault Trucks et de représentants de la Fondation Berliet.

Ce buste prend place dans le hall du bâtiment dédié à la formation chez Renault Trucks et la salle de conférence se nomme désormais « Amphithéâtre Paul Berliet », autant de signes qui honorent la mémoire du chef d'entreprise qui a largement développé le site de Saint-Priest en y installant des « activités-piliers » de la culture Berliet : la recherche, la formation, l'international.

■ RENOUER AVEC SES RACINES

Comme l'ont exprimé Bruno Blin, président de Renault Trucks et Bernard Modat, directeur de la marque pour Renault Trucks, *« cette volonté de faire réaliser le buste de Paul Berliet et le mettre en évidence s'intègre dans un mouvement de redécouverte des racines de notre activité. Ce mouvement a pris une notable ampleur l'an passé avec tout un programme de sensibilisation et de communication interne sachant que la majorité des personnels travaillant sur ce site n'ont pas plus de dix ans d'ancienneté. Connaître ce qu'ont fait nos devanciers, c'est non seulement reconnaître la valeur du passé mais c'est aussi un bon enracinement pour mieux se développer et aller de l'avant, encore et toujours... Cet important effort de mémoire a été grandement facilité par la Fondation Berliet avec la richesse de son fonds et le professionnalisme, l'enthousiasme et la bonne volonté de ses membres ».*

■ DES VALEURS FONDAMENTALES

Philippe Brossette, président de la Fondation Berliet, a rappelé les valeurs qui ont guidé l'œuvre de cette personnalité d'exception.

Meneur d'hommes, proche de ses troupes, son esprit était sans cesse tourné vers l'avenir, en avance sur son temps. Il pressentait l'évolution des pays peu développés et il avait la volonté de donner du travail à un maximum de personnes.

En 1962, lorsqu'il inaugurait le Centre d'Etudes et de Recherches, il déclarait : *« Nous devrons de plus en plus chercher les sources de notre prospérité dans la recherche, l'invention, la découverte... La matière grise deviendra la plus indiscutable de nos richesses. »*

A la même époque, Paul Berliet écrivait : *« Il s'agit d'apprendre à des pays peu développés les éléments de la technique moderne qui leur permettent de s'élever eux-mêmes en travaillant sans risquer d'avoir faim. C'est leur permettre de remplir pleinement leur destin d'hommes. »*
Des installations industrielles au Brésil, en Afrique avaient déjà précédé ses déclarations.

Pionnier, Paul Berliet l'est encore en 1982 lorsqu'il crée la Fondation de l'Automobile Marius Berliet, convaincu que *« Les générations actuelles et futures ne doivent pas ignorer les marques de créativité, les témoignages d'audace technologiques et industriels qui les aident à connaître et comprendre leur filiation. »*

Le nouveau nom d'une confortable salle de conférence.

*Vue partielle de l'assemblée : **Alexandre Mérieux, Sue Jonas, Marc Berliet, Florence Berliet, M. Duan, Julie Mignotte, Loïc Mignotte, Chantal Mérieux, Emily Berliet, Yvonne Brossette, Victoria Brossette, Denis Vincent, Alice Brossette, Roger Guillaud, Hortense Brossette, Bruno Blin.***

***Philippe Brossette**, Président de la Fondation Berliet, **Bernard Modat**, Directeur de la Marque pour Renault Trucks, **Bruno Blin**, Président de Renault Trucks.*

Les deux faces de la médaille réalisée à l'initiative de Renault Trucks et reproduisant le buste de Paul Berliet et la citation qui l'accompagne.

***Jean-Paul Mauduy**, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie Rhône-Alpes, **Chantal Mérieux**.*

***François Dupuis**, sculpteur qui a travaillé à partir de photographies de Paul Berliet.*

***Maurice Adobati**, fondeur d'art.*

***Catherine Bach**, Directeur Communication Marque et Marketing.*

***Michel Dupin**, Chef de l'Etablissement de Lyon Renault Trucks.*

***Bernard Lancelot**, Directeur Communication Institutionnelle.*

***Monique Chapelle**, Vice-présidente de la Fondation Berliet.*

HOMMAGE A PAUL BERLIET

« UN JOUR, CETTE PLAINE SE COUVRIRA DE LUMIÈRE »

Paul Berliet réalisera ce que son père a prédit lorsqu'il débute la construction de l'usine de Vénissieux en 1916. Sur les 350 ha acquis, 200 ha sont situés à **Saint-Priest** alors village rural (2 500 habitants en 1911) du département de l'Isère dont il est détaché à la fin des années 1960 pour rejoindre celui du Rhône.

Sur cette réserve foncière, Marius Berliet, dès **1916**, fait édifier les premiers logements de **la Cité** ; en **1918**, une **aciérie** est installée dans des délais record ; en **1919**, la **ferme** aux méthodes de culture et d'élevage les plus modernes sert de modèle pour les agriculteurs et plus tard, des terrains de sport sont aménagés.

Après la 2e guerre mondiale, le rythme de construction s'accélère : le **service Transport** de 5 000 m² en **1959**, puis seront transférés de Vénissieux à Saint-Priest des secteurs dont la mutation sera à la hauteur des objectifs de l'entreprise. D'abord, en **1962**, le **Centre d'Etudes et de Recherches**, en **1965**, la **Direction Commerciale** avec Berliet-Europe et Berliet-International. Le **Service d'Expédition et d'Assistance Production** (SEAP), qui répond spécifiquement aux besoins de l'industrialisation des pays en voie de développement sort de terre à la fin des années 60.

Au début de la décennie **1970**, entre en activité l'unité industrielle **Essieux et Ponts** créée sur 42 000 m² qui libère des surfaces à Vénissieux ; puis de nouveaux locaux reçoivent les volumineux ordinateurs, les services d'accueil des stagiaires et d'assistance technique, ceux-là même où le buste de Paul Berliet est aujourd'hui placé.

Des **aménagements à vocation sociale** : logements, restaurants d'entreprise, infirmeries ont accompagné l'implantation des bâtiments industriels et tertiaires car plus de 3 000 salariés travaillent sur le site à cette époque, soit 14 % environ des effectifs Automobiles M. Berliet. ■

1962 – Centre d'Etudes et de Recherches : les premiers équipements.

1970 – Une série de camions Berliet TR 250 en partance pour la Bulgarie.

Berliet-Europe : Extrait de « Esthétique Industrielle », n° 70 – janv/févr 1965 – « Sous la direction de M. Bornarel, architecte et avec le concours de MM. Bertin, décorateur et Veyron-Lacroix, Art-director, ont été imaginés les locaux d'accueil du bâtiment Berliet-Europe à Saint-Priest : c'est un ensemble de constructions remarquable. Le parti coloré des façades souligne délicatement une architecture aérée. Un souci particulier a été attaché à la réalisation du hall d'accueil des visiteurs ». Au premier plan, le Service d'Expéditions et d'Assistance Production (SEAP).

1972 – Usine Essieux et Ponts.

VOITURETTE BERLIET N° 2

Dans le cadre de la mission de recolement[1] des collections du Musée des Arts & Métiers[2] /CNAM, visite, le 5 mars, d'une délégation du Musée, ayant la mission d'examiner l'état et les conditions de conservation de la voiture Berliet n° 2 qui lui appartient.

Un client qui devient mécène ? C'est par l'intermédiaire du cousin Geay, qui croit au savoir-faire de Marius Berliet, que M. Porte, tulliste à Saint-Genis-sur-Guiers, commande une voiturette au futur constructeur. Enfin prête en mars 1897, elle accomplit sans panne le trajet Lyon/Villefranche-sur-Saône aller-retour, soit 60 km à près de 20 km/h. Pétri d'admiration, M. Porte, aux côtés de Marius Berliet qui est au volant, lui dit : « *Votre voiture est formidable, mais gardez-la pour vous, c'est trop compliqué* ». Le commanditaire abandonne les arrhes de 10 000 francs et la voiture que Marius Berliet conservera.

En 1948, à la demande du CNAM, elle participe à l'exposition « **Rétrospective de l'Automobile** » organisée à Paris. En 1950, Emile Parfait, président d'Automobiles M. Berliet l'offre au CNAM. En 1958, pour la célébration du « **Bi-millénaire de Lyon** » elle retrouve pour quelque temps son lieu de naissance.

Lorsque dans la décennie 80, Paul Berliet visite le Musée des Techniques/CNAM, il constate avec tristesse le médiocre état de cette voiture. Il obtient en 1990 qu'elle regagne Lyon pour y être restaurée par les descendants du constructeur.

A l'occasion du dixième anniversaire de la Fondation Berliet, le 14 mai 1992, **Paul Berliet la restitue officiellement à Dominique Ferriot, directrice du Musée des Techniques** qui exprime sa joie de témoigner publiquement d'un partenariat réussi entre le Musée national des techniques/CNAM et la Fondation Berliet. Elle ajoute « *Même si l'Etat ou des entreprises privées font des efforts, toute la vie ultérieure des organismes dépend des relations d'amitié et de confiance qui se sont nouées au cours du partenariat... Pour que nous vivions ensuite, il faut que nous continuions à entretenir ces relations dont nous avons ici l'exemple.* »

Louis André, conservateur des collections, insiste sur les nouveautés techniques de ce modèle : « *un moteur bicylindre de grosse cylindrée (1,9 l.), un volant à direction plus sûre, un système de prise directe sur le moteur, un vilebrequin transversal, un équipement de pneumatiques Michelin. Construite en une dizaine d'exemplaires, elle s'inscrit parmi les premières constructions en série... Elle s'insère dans la période des pionniers de l'automobile, aux côtés de la Benz de 1896, de la Panhard 1897, d'un vis-à-vis de Dion-Bouton.* »

Comme, en définitive, elle n'a pas été retenue dans la nouvelle présentation de la section automobile au musée des Arts & Métiers à la fin des années 1990, elle n'a pas quitté la Fondation Berliet. **Sa mise en dépôt, dans le hall Art Nouveau du siège de la Villa Berliet est reconduite sans problème.** ■

***Voiturette Berliet n° 2**, équipée d'un système de limitation de vitesse à régulateur à boule. A l'arrière-plan, buste de Marius Berliet et moteur de Dion-Bouton monocylindrique – 700 cm³, 1902.*

[1] *Vérification des objets contenus dans un inventaire – pour les musées « musée de France », obligation légale.*

[2] *Ex-Musée des Techniques/Conservatoire National des Arts & Métiers.*

SI PANHARD & LEVASSOR

René Panhard (1841 – 1908).

Paul Panhard (1881 – 1969).

Jean Panhard, né en 1913. Polytechnicien, outre ses fonctions dirigeantes chez Panhard & Levassor, fut, entre autres, président du Comité d'Organisation du Salon de l'Automobile de Paris et président de l'Automobile Club de France.

Doyenne des manufactures automobiles, Panhard & Levassor est indissociablement liée à la naissance de l'automobile et du véhicule utilitaire. Cette prestigieuse marque est synonyme de solutions innovantes, de sérieux, de qualité. Au cours de ses 75 années d'existence, les lettres entrelacées P et L ont orné les calandres de bolides de course, de luxueuses limousines, d'élégantes petites berlines et aussi de vaillants véhicules industriels. Après la fusion avec Automobiles Citroën, l'activité militaire s'est poursuivie et fait partie aujourd'hui de Renault Trucks Defense.

DU CARROSSIER AU CONSTRUCTEUR

D'origine bretonne, le nom de la famille s'orthographiait alors Penhart. Un de ses membres s'installe à Paris comme carrossier à la veille de la Révolution. **René (1841–1908)**, aîné de deux frères, ingénieur de Centrale Paris, rejoint l'atelier Perin qui fabrique des machines pour bois et notamment des scies, 97 rue du faubourg Saint-Antoine.

Malgré les vicissitudes de la guerre de 1870, les affaires prospèrent. En 1873, l'atelier compte une centaine d'ouvriers, à l'étroit dans les locaux. L'année suivante, ils déménagent route d'Ivry dans des bâtiments tout neufs ; c'est aussi en 1874 qu'**Emile Levassor (1843–1897)** est recruté à l'atelier Perin.

Emile Levassor connaît bien **Edouard Sarazin** qui vient d'acquérir la licence de fabrication et de commercialisation des moteurs Daimler pour la France « et son empire ». Emile Levassor convainc sans peine ses employeurs de l'intérêt d'entreprendre la construction industrielle de ceux-ci. Elle démarre progressivement : une dizaine en 1877, une cinquantaine deux ans plus tard et près de 400 unités en 1881.

A la mort de Perin en 1886, Emile Levassor devient l'associé de René Panhard. La société « **Panhard & Levassor** » est née. Fin 1887, Edouard Sarazin meurt brutalement. Gottlieb Daimler s'adresse à sa veuve, **Louise Sarazin** et l'incite à poursuivre l'œuvre de son mari. Elle est accueillie froidement par Emile Levassor à qui elle demande de l'accompagner en Allemagne pour reprendre les négociations entre Daimler et l'entreprise Panhard & Levassor. Il y consent pourtant. Cette collaboration sera aménagée et le célibataire quarantenaire épousera Louise en 1890.

LA DOYENNE DES MARQUES

La première voiture de la marque, 4 places, à roues en bois à bandages de fer, entraînement à chaînes, direction commandée par « une queue de vache » certes roule, à l'intérieur de l'usine de l'avenue d'Ivry, **en 1890**, mais exige encore beaucoup d'améliorations dont bénéficiera l'exemplaire n° 2. Ce dernier, à deux places, surnommé « le crabe » car il a tendance à sous-virer, après de nombreuses mises au point, effectue au printemps 1891, un aller–retour Ivry – Le Point du Jour, soit 20 km sans problème. Cinq exemplaires sont construits et vendus. L'année suivante, ce sera une trentaine.

1894 – Phaéton-tonneau. Moteur 2 cyl. en V de Daimler construit par Panhard / allumage à incandescence avec préchauffage au gaz de pétrole / engrenages de la boîte de vitesses à l'air libre.

1910 – Usines Panhard & Levassor Paris, avenue d'Ivry. Allée centrale desservant les divers ateliers.

Logo Panhard 1924.

En février 1934, Georges Eyston remporte le record de l'heure avec 214,064 km sur ce modèle « 35 CV » développant une puissance de 290 ch.

En 1895, **Emile Levassor remporte la course Paris-Bordeaux-Paris à 24,6 km/h de moyenne.** La maison Panhard s'engage dans de nombreuses compétitions où elle glane des bouquets de lauriers : le tour de France, la coupe Gordon-Bennett, Paris-Berlin, Paris-Vienne. Emile Levassor décèdera des suites d'un accident dans la course Paris-Marseille-Paris. Dans le tragique Paris-Madrid, en 1903, Panhard engage 15 voitures, mais la course est arrêtée à Bordeaux en raison de l'hécatombe. A partir de cette date, la maison Panhard ne prendra plus part en direct à la compétition.

En 1908, à la mort de René Panhard, son neveu, **Paul Panhard (1881-1969)**, dans l'affaire depuis quelque temps, en connaît tous les rouages et en prend les rênes.

■ DES MOTEURS D'AVANT-GARDE

Le moteur sans soupape, souple, puissant, silencieux sort en 1910 et équipera progressivement toute la gamme de voitures qui se classent dans la catégorie de grandes routières et qui sont appréciées pour leur robustesse et leur qualité. C'est à cette époque que remontent les deux « S » qui encadrent « P.L. » sur la calandre des voitures dotées du « sans soupape ».

Le 1er conflit mondial conduit rapidement à la mutation des fabrications pour répondre aux **besoins de la défense nationale : obus, canons, tracteurs d'artillerie lourde,** etc. Nouvelle reconversion après la guerre où le moteur sans soupapes fut relancé avec grand succès sur des voitures haut de gamme.

Dans les années 1920, Paul Panhard décide de renouer avec la compétition, compte tenu de l'avance technique, afin de valoriser l'image sportive de la Marque. Elle s'adjuge **toute une série de records mondiaux de vitesse à l'heure** grâce aux performances des célèbres 20 CV et 35 CV.

Depuis 1926, Panhard dispose d'un site supplémentaire : il a acquis l'usine Delaugère et Clayette à Orléans et y carrosse les voitures de série.

Toujours dans le haut de gamme, Panhard sort en 1934 un modèle à vision panoramique et en 1936 la Dynamic, dotée d'une ligne aérodynamique et d'une direction centrale.

CHANGEMENT DE CAP

Après le 2e conflit mondial. **Jean Panhard**, entré dans l'entreprise en 1937, pressent qu'une voiture économique répondra au marché appauvri. **En 1946, il sort une petite berline, la « Dyna »** qui surprend par sa silhouette tout en courbes ainsi que par son confort et surtout sa faible consommation. Au cours des dix ans qui suivent, sont présentés des modèles de cette famille au Salon de Paris.

Il faut noter que les éléments mécaniques Dyna vont intéresser de petits constructeurs de voitures sportives en France et en Europe. Parmi ceux-ci, **DB (l'ingénieur Charles Deutsch, le mécanicien-pilote René Bonnet)** atteint une renommée mondiale grâce à ses succès en compétition : 24 Heures du Mans, 12 Heures de Reims, les Mille Miles, etc.

Mais les moyens financiers manquent pour moderniser l'outil industriel ; aussi en 1955, Panhard et Citroën nouent des liens capitalistiques : Citroën prend une participation de 25 % au capital de Panhard. Dix ans plus tard, la fusion de Panhard avec Citroën aura lieu.

A l'automne 1959, le modèle PL 17 succède à la Dyna dont il conserve la cellule centrale en étant équipé du nouveau moteur, « le Tigre », 2 cylindres horizontaux, 850 cm³ de cylindrée, 50 ch : « 5 CV, 6 places, 6 litres aux cent », tel est le slogan de la PL 17. Certes, cette voiture est aussi distribuée par le réseau Citroën, mais elle n'est pas de la marque au double chevron ! Il en sera de même pour **la famille des 24**, dont deux des modèles sont équipés de quatre freins à disque.

La production annuelle de voitures de tourisme passe de 34 000 unités en 1960 à 31 195 en 1963 et 28 000 en 1964.

Le 20 juillet 1967, la dernière voiture de tourisme de la doyenne des marques, une 24 BT, sort de l'usine de l'avenue d'Ivry.

ET LES VÉHICULES INDUSTRIELS ?

Les premiers véhicules utilitaires sont des voitures particulières dont la carrosserie fourgon est adaptée à la livraison de marchandises en ville et en même temps sert de support publicitaire !

1948 – Présentation au Salon de Paris du prototype « Dynavia ». Parmi les innovations : exceptionnel coefficient de pénétration dans l'air, projecteur central à l'AV remplaçant les phares...

Le premier camion Panhard et Levassor, équipé du moteur bicylindre en V de 8 HP et livrable avec bandages caoutchouc, est présenté **au Salon de Paris en 1899**, conjointement avec un omnibus à plate-forme arrière. C'est le début d'une activité qui se développera beaucoup pendant la Grande Guerre. Profitant de l'expérience ainsi acquise, la production de poids lourds civils redémarrera à partir de 1919.

Dès 1921, elle est en mesure d'offrir une gamme de trois à huit tonnes de PTC. En 1926, elle propose, plusieurs versions à gazogène à charbon de bois.

La société de l'avenue d'Ivry, à l'instar de ses concurrents, s'intéresse au « **moteur à huile lourde** », c'est-à-dire au diesel et lance **en 1931** un 4 cylindres 110 x 140, suivi en 1936 d'un 6 cylindres de 116 x 140 qui équipent des véhicules de moyen et gros tonnage.

C'est après le 2e conflit mondial qu'elle va choisir **la licence Lanova** dont l'atout est une homogénéisation de l'air et du carburant meilleure que d'autres dispositifs, ce qui permet la combustion de tout le gas-oil. Le rendement général en est ainsi amélioré. La conception de ce moteur est moderne avec soupapes en tête, vilebrequin cinq paliers, chemises sèches et pistons en métal léger : il s'agit du 4 cylindres 110 x 150 de 85 ch à 2 000 tr/mn, le 4 HL et du 6 cylindres, le 6 HL.

A cette époque, comme les autres constructeurs, l'entreprise subit le découpage dirigiste du plan Pons et, à ce titre, reste dans la gamme du moyen tonnage. Elle est donc conduite, au sein de l'Union Française Automobile (UFA) qui comprend Panhard, Somua et Willème, à céder à Somua le développement du moteur diesel 6 cylindres 6 HL, mais conserve celui du 4 HL.

1935 – Camion militaire Panhard.

1930 – Autocar Panhard.

1952 – Camion-benne type Movic.

1958 – Vue aérienne des usines Panhard.

***1950 – Panhard type K 185** (collection Fondation Berliet). Moteur 4 cyl. 120 x 150 – cylindrée 6,785 l. / échelle Laffly 30 m. / camion restauré grâce au mécénat des Assurances Générales de France et exposé sur l'aire du Granier (Chambéry) à l'occasion des JO Albertville 1992.*

***Concours militaire 1912 – 2 camions Panhard & Levassor.** Moteur 4 cyl. 91 x 130 – 15 HP / châssis en fer profilé en U / transmission par chaînes /roues en bois /bandages caoutchoutés.*

En 1948, Panhard lance les modèles Zuvic et Movic en versions variées : tracteurs avec semi-remorque, camions 6 x 6, 4 x 4 ...ainsi que des autocars et autobus haut de gamme dotés de larges baies, d'une suspension par ressorts droits et 4 amortisseurs hydrauliques.

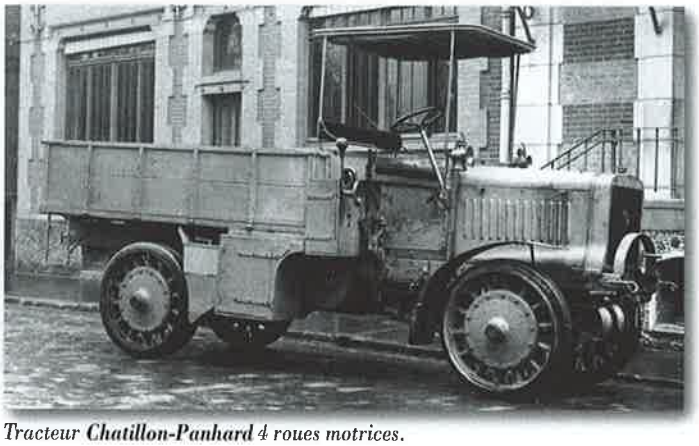
Malgré la réputation de qualité dont jouit la marque Panhard, les véhicules souffrent de la concurrence qui s'amplifie, d'un réseau de concessionnaires et agents assez peu étoffé et de tarifs supérieurs à ceux du marché.

En 1957, le dernier véhicule industriel de la marque est réceptionné aux Mines et **la fabrication s'arrête en 1962**.

UN LONG CHEMINEMENT AVEC L'ARMÉE

Le Ministère de la Guerre commande une voiture de la marque en 1898 et renouvelle en 1904 un ordre pour 2 exemplaires ; l'un d'entre eux, transformé en automitrailleuse blindée en 1908, expérimentée par le Général Lyautey au Maroc, donnera entière satisfaction.

Aux Grandes Manœuvres du Sud-Ouest, en 1907, on peut lire dans la presse de l'époque *« Pour son premier essai dans un concours des poids lourds, la maison Panhard et Levassor peut être satisfaite des résultats. Son camion n° 31 se classe dans l'épreuve de consommation avec 35, 580 litres et se trouve parmi ceux que n'a pas effleurés la redoutée pénalisation. »*



*Tracteur **Chatillon-Panhard** 4 roues motrices.*

***EBR** en manœuvre.*

***1954 – moteur EBR Panhard 8 x 8** composé de 2 groupes opposés de 6 cyl. horizontaux du moteur Tigre directement refroidis par air / 80 x 100 / cylindrée totale 6 l. / puissance maxi 200 ch. à 3 700 tr/mn / Ce moteur a une hauteur totale de 22 cm ! (collection Fondation Berliet).*

Sources : Plaquette « Panhard, les premiers tours de roue d'une industrie centenaire » de Benoît Pérot (1991) – Camions Magazine 5/1983 – Le Poids Lourd 10/1971 – catalogue « Le Musée national de l'Automobile/Collection Schlumpf » 10/1994 – éditeur Musées et Monuments de France – « Cité de l'Automobile Mulhouse / Les voitures le plus extraordinaires du siècle » / Editions Belles terres 2007 – archives Fondation Berliet.

Le tracteur d'artillerie Chatillon-Panhard à 4 roues motrices et directrices, comme les modèles EG Renault et TAR Latil, répond à l'exigeant cahier des charges de l'Armée et fait ses preuves sur le front de la 1ere guerre mondiale.

La maison Panhard devient un fournisseur attitré de l'Armée ; quelque 2 000 marchés militaires seront exécutés non seulement pour la livraison d'automobiles ou de camions, mais aussi de moteurs d'avions, de bateaux et autres pièces pour l'armement.

Avant la 2e guerre mondiale, **le blindé AMD 178** s'impose par son originalité.

■ DES ENGINS SUR TOUS LES FRONTS

En 1951, sort le prototype d'un tout nouveau blindé **l'EBR 75** (engin blindé de reconnaissance), doté d'un moteur 12 cylindres à plat (inspiré du 2 cylindres de la Dyna), 200 ch. que les grandes manœuvres d'Allemagne en 1955 vont révéler.

Ce matériel à 8 roues à 2 postes de pilotage, avec des roues AV et AR contre-directrices, une suspension hydropneumatique est remarquable par ses performances, sa maniabilité, sa puissance de feu. L'armée française et de nombreux pays l'adopteront. **L'EBR sera fabriqué à des dizaines de milliers d'unités.**

Dérivé du moteur 12 cylindres de l'EBR, **le 4 cylindres va équiper l'AML** (auto mitrailleuse légère) doté de transmissions sur les 4 roues avec répartiteurs, ce qui lui confère un excellent comportement en tout terrain et qui va connaître un énorme succès. Il sera vendu dans 47 pays.

Le blindé léger de transport de troupe amphibie, le M3, embarque 10 personnes avec 2 larges portes AR et 2 portes latérales. Il est le premier modèle commercialisé après la fusion avec Citroën par la Société de Construction Mécanique Panhard & Levassor qui succède à la Société des Anciens Etablissements Panhard & Levassor.

Le VBL (véhicule blindé léger) avec un poids inférieur à 3 tonnes, une vitesse qui frôle 100 km/h, une autonomie de 1 000 km, commence sa carrière à la fin des années 1990 et sera décliné en plusieurs versions et opérationnel dans de nombreux pays. ■

CAB 2013... UNE PREMIÈRE DANS LE JURA

Pour cette découverte des routes de la région des lacs, le 27 avril, la 31e sortie du CAB a joué double ! Une soixantaine de km sur des routes parfois sinueuses et étroites, entre lacs et forêts d'épicéas autour du lac de Vouglans et un déjeuner à bord du « Louisiane », un bateau-croisière qui offre des perspectives inattendues sur les rives du 3e plus grand lac de retenue français. Aucune défaillance mécanique majeure n'a troublé le parcours de la trentaine d'équipages dont sept camions et la bonne humeur n'a pas été altérée par le froid, la pluie et la neige.

Itinéraire.

A Clairvaux-les-lacs, au « Bouchon Comtois », une fois terminées les formalités d'inscription et la traditionnelle collation de bienvenue, les véhicules se mettent en route, essuie-glaces à pleine vitesse ! Et pour les plus anciens, peau de chamois de rigueur pour désembuer à la main le pare-brise ! Pierre Page, au volant de sa **Citroën traction de 1952** ouvre la voie à modeste allure, suivi des voitures et des camions, un ruban qui s'allonge bien sur 6 à 700 mètres.

A la **Berliet torpedo VI de 1925** d' Olivier Zwertvaegher venue sur porte-engin depuis Dunkerque revient le titre de doyenne tandis que le véhicule le plus récent est le camion de lutte contre l'incendie **Unic, type PC 75 sorti en 1981**, de Michel Dormont.

Pour sa première sortie au CAB, Aimé Bertrand se promettait de venir avec **un autocar Unic, type L 20, de 1937** doté d'un moteur Hotchkiss 6 cyl. Acheté il y a une quinzaine d'années après avoir séjourné dans un poulailler, ce véhicule reste dans son jus, mécanique en ordre, mais quelques manques d'étanchéité dans la carrosserie ont conduit le pilote à lui substituer une voiture **Renault 16 de 1978**. Partie remise ! De même, Paul Dumas a préféré sa confortable voiture Renault, **Primaquatre de 1935 à sa torpédo Renault KZ 6 de 1931**.

*Camion bétaillère **Hotchkiss, type PL 25 de 1953** / Jean-Marc Ricol (01) – camion de lutte contre l'incendie **Unic, type PC 75 de 1981** / Michel Dormont (69) – tracteur **Berliet, type TLR 280 de 1979** / Gérard Moine (69) – tracteur **Berliet, type TBC 8 de 1961** / Jacques Laliche (01) – tracteur **Berliet, type TR 250 de 1970** / Thierry Ponsot (25) – Manquent camion **Hotchkiss, type PL 50 de 1963** / Philippe Boisson (01) – camion de lutte contre l'incendie **Berliet type 770 KB de 1975** / Aimé Berger (30).*

... UNE PREMIÈRE DANS LE JURA

Olivier Zwertvaegher et Jean-Pierre Hauw se préparent à affronter froid et pluie avec la torpédo Berliet VI 1925.

La caravane s'étire...

Les heureux lauréats auxquels Gérard Feydel remet les coupes : celle du CAB revient à Paul Dumas...

La Coupe du Camion est attribuée à Jean-Marc Ricol...

La Coupe René Steinmetz à Michel de Joannès.

Première sortie aussi pour Thierry Ponsot qui vient du département du Doubs avec son Berliet **TR250 de 1970**, 600 000 km au compteur et dont il se plaît à conter ses trois vies avant qu'il ne l'acquière. La première s'est déroulée dans le Sud-Ouest où, durant vingt ans, le camion a tracté une benne céréalière ; il passe les années 1990 chez un forain et commence le 21e siècle chez un collectionneur du Puy-de-Dôme où il tracte le porte-engin. En 2012, son nouveau propriétaire le ramène par ses propres moyens, lui fait passer le contrôle technique : aucune remarque. Ce passionné de camions sauvegarde d'autres modèles, la plupart de la marque à la locomotive.

Pas de halte au belvédère « Le Regardoir » où la vue sur le lac et les crêtes est remarquable, car la brume est si dense qu'elle borne tout horizon.

De temps à autre, entre Lect et Menouillé, des passants encapuchonnés et abrités sous de vastes parapluies, venus pour encourager les vaillants cyclistes du Tour du Jura, sont surpris de voir s'échelonner des véhicules anciens qu'ils applaudissent avec entrain.

Situé en tête des gorges de l'Ain encaissées, **le lac artificiel de Vouglans**, long de 35 km, a englouti, lors de sa mise en eau en 1968 trois villages et hameaux. L'ancienne Chartreuse de Vaucluse datant du 12e siècle et reconstruite entre 1756 et 1787, pillée à la Révolution, dont les vestiges furent classés MH en 1927, gît par 60 m de fond. Mais son souvenir demeure car sa porte monumentale a été déplacée au-dessus de la rive.

Le Pont de la Pyle a beaucoup souffert au cours des siècles des vicissitudes des hommes et de la nature. Mais il a toujours été reconstruit, en pierre, en bois, en fer et maintenant en béton car il est le passage entre Orgelet et Moirans.

A Pont de Poitte, les célèbres « marmites géantes », gros rochers creusés dans le lit de la rivière d'Ain, étaient submergées de tourbillons alors qu'en plein été, elles se chauffent au soleil.

Retour à Clairvaux-les-lacs où des fouilles attestent que l'art de vivre dans ce gros bourg touristique de 1 500 âmes, remonte à quelque 4 000 ans.

Dans **le musée des machines à nourrir et courir le monde**, les participants sont émerveillés de découvrir l'œuvre de l'artiste-paysan Marcel Yerly qui a réalisé, entièrement à la main, sur un simple établi qu'il a lui-même confectionné, une centaine de maquettes en bois. Des machines agricoles, locomotives, voitures, camions, avions, scènes de village qui atteignent parfois trois mètres de long et qui fonctionnent. Devant ces modèles d'intelligence et de patience, nos « cabistes », fins mécaniciens, ne cachent pas leur admiration.

La rivière d'Ain avant la mise en eau du lac de Vouglans dans les années 1960.

Le barrage de Vouglans.

***27 avril 2013 à 15 h.15** : les flocons commencent à tomber alors que les équipages visitent le Musée des machines à courir et nourrir le monde ». On distingue une berline **Citroën traction**, les « conduites intérieures » **Berliet 6 cyl. de 1928** / Marcel Lély (38) et **4 cyl. de 1935** / René Steinmetz (67), la **Simca de 1951** / Jean-Paul Lachal (42), la **Renault Primaquatre de 1935** / Paul Dumas (42) / la **Renault R16 de 1978** /Aimé Bertrand (69), le cabriolet **Austin-Healey, type 3000 BJ 8 de 1964** / Michel de Joannes (69).*

(Info pratique : Z I en Béria / Route de Lons-le-Saunier 39130 Clairvaux-les-lacs / Tel : 03 84 25 81 77 / Fax 03 84 25 83 36 www.museemaquettebois.fr / contact@museemaquettebois.fr)

Quelques-uns des chefs d'œuvre de Marcel Yerly exposés sous vitrine dans un bâtiment de 1 000 m² : ❶ Voiture Voisin ❷ Moissonneuse-batteuse Mc Cormick – International – ❸ Locomotive chasse-buffle « American Western » 1869 – ❹ Camion Berliet diesel grumier.

EN MÉMOIRE DE PAUL BERLIET

Berliet GBH 280 de 1964.

A l'initiative de l'Association pour la Sauvegarde du Patrimoine Technique Automobile (ASPTA) et des Transports Richaud, un hommage touchant a été rendu au constructeur à la manifestation « **Avignon Motor Festival** » des 23 et 24 mars. Plusieurs véhicules Berliet, d'un magnifique CBA jusqu'à un superbe TR 250 en passant par un GDR 7W étaient exposés dans le hall camions sous la responsabilité de M. Valat. Affiche et citation les accompagnaient. Bravo et merci. ■

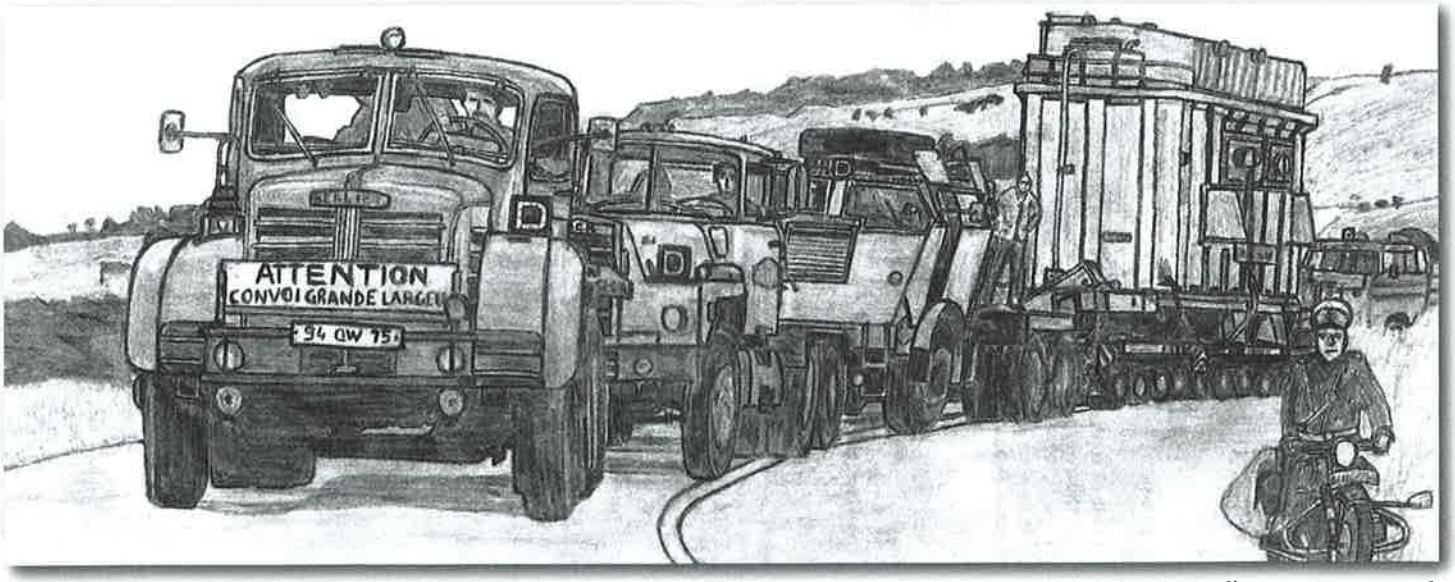
PASSION AFFICHÉE

Bruno Chevreux ne masque pas son enthousiasme pour la marque à la locomotive. Et pas seulement sur la carrosserie de son Renault Trafic : sièges et tableau de bord siglés à l'intérieur. Des années qu'il a passées au volant d'un camion, il en a gardé la passion. Collectionneur de maquettes au 1/43e, il n'a pourtant pas résisté à l'acquisition d'un Berliet GR 205 de 1974, grandeur nature ! ■

www.fondationberliet.org

Vous êtes attendu sur le site de la Fondation Berliet qui vous offre un panorama de l'histoire de l'automobile lyonnaise et du camion français si vous flânez dans **Galeries et Collections** et **Ressources documentaires**. Le premier onglet vous propose de nombreux visuels de matériels, souvent en situation tandis que le second vous en dit plus sur les hommes et les entreprises qui sont à l'origine de notre civilisation automobile et des innovations successives.

Cliquez sur **Evénements**, vous connaîtrez les dernières activités de la Fondation Berliet, notamment l'hommage reconnaissant et émouvant que Renault Trucks a rendu à Paul Berliet en dévoilant le buste de l'industriel sur le site de Saint-Priest, le 25 avril 2013. Le **calendrier** vous informera des manifestations à venir. A vos claviers ! ■



Un des dessins réalisés par Jean-Baptiste Hubert ; on reconnait la carrure et la puissance d'un Berliet GBO 15 6x4 HC (Hors Code) à la tête d'un convoi exceptionnel.

EN BREF...

MODÈLES RÉDUITS MQM

Berliet GLR multibenne vert - Ech.1/24
Prix : **178** € + frais de port.

Berliet GLR multibenne Lely - Ech. 1/24
Prix : **178** € + frais de port. (ill. ci-contre)

BON DE COMMANDE MODÈLES RÉDUITS MQM

Autres modèles disponibles

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

.....

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

- ❒ Berliet GLR 8 R Citerne Total .....179 €
- ❒ Berliet GLR 8 R Fourgon Minotier Collin.....168 €
- ❒ Berliet GLR 8 R Fourgon Esso (immatriculé en Belgique).....168 €
- ❒ Berliet GLR 8 R multibenne vert.....178 €
- ❒ Berliet GLR 8 R multibenne Lely.....178 €

l'unité (ajouter **17** € de frais de port et d'emballage pour un article, pour plusieurs exemplaires, nous consulter).

Chèque à libeller à l'ordre de :
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

MAQUETTES NOREV

Berliet T 100 n° 1 blanc - Ech.1/43
Prix : **170** € + frais de port.

BON DE COMMANDE MAQUETTES NOREV

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

.....

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

- ❒ Berliet T 100 n° 1 blanc.....170 €
- ❒ Berliet Gazelle version Ténéré couleur jaune .....65 €
- ❒ Berliet T 100 Tulsa.....170 €
- ❒ Berliet T 100 n°3 benne .....170 €
- ❒ Berliet GBO 8 Pétrolier Saharien .....50 €

l'unité (ajouter **17** € de frais de port et d'emballage pour un article, pour plusieurs exemplaires, nous consulter).

Chèque à libeller à l'ordre de :
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
e-mail : fondation.berliet@wanadoo.fr

CALENDRIER

1er juin .....
Le Montellier, Ain
Conservatoire

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

19 juin .....
Fort de Vaise
25 bd St-Exupéry
Lyon 9e

Conférence « **Paul Berliet, visionnaire** » par Monique Chapelle organisée par **les Amis de la Fondation Renaud** et **l'Association Lugdunum-Florentia.**

6-7 juillet.....
Lyon
Quartier Bellecour

A l'occasion du **lancement de la nouvelle gamme Renault Trucks**, prêt de véhicules et exploitation d'archives pour la reconstitution de la partie historique.

22 au 27 juillet..
Manchester
(Royaume-Uni)

Congrès ICOHTEC (The International Committee for the History of Technology).
Thème : **"Connaissances au travail : théorie et pratique"**.
Participation de Monique Chapelle.

14-15 septembre..
Lyon
Villa Berliet
10h à 18h

Journées Européennes du Patrimoine.
Visite Villa Art Nouveau
Présentation d'un camion Monument Historique
Exposition – Projection de films.

8-9-10 novembre..
Lyon-Eurexpo

EPOQU'AUTO.
Présentation de véhicules sahariens.

19-23 novembre..
Lyon-Eurexpo

SOLUTRANS.
(Salon International des Solutions Transport).
Espace Fondation Berliet : à l'initiative de la Fédération Française de la Carrosserie, exposition de véhicules et documents.

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

Ecrivez-nous : 39, avenue Esquirol - 69003 LYON
Vous pouvez aussi adhérer à la Fondation sur : www.fondationberliet.org

Pour 2013, voici le montant de votre contribution pour devenir :

Membre Adhérent	**Donateur**	à partir de	880 €
Membre Adhérent	**Bienfaiteur**	à partir de	390 €
Membre Adhérent	**Actif**	à partir de	84 €
Membre Associé	**Sympathisant**	à partir de	43 €
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 VISITE... EN VISITE... EN VISITE...

06/04/2013 – Les très nombreux membres du groupe Volvo GTT ont été guidés par Paul Piemontese, Jean-Pierre Brassler, Michel Brusson et Alain Lascoutounax.

09/04/2013 – Dans le cadre des « Construction days » organisés par Renault Trucks, clients et prospects russes ❶– algériens et tunisiens ❷, sous la conduite de Jean-Philippe Bertuzzi.

04/04/2013 – Groupe « Mécaniciens auto » et « Contrôleurs techniques » Ecole de reconversion professionnelle pour adultes Lyon/Georges Guynemer piloté par M. Brusson.

05/04/2013 – Elèves de la section « Conducteurs routiers » du Centre de Formation d'Apprentis du Transport et de la Logistique/Villette d'Anthon (38) guidés par J.P. Brassler.

14/03/2013 – Franck Coquidé a accompagné des clients de son Groupe (Arras), J. Ph. Bertuzzi étant le guide.

20/03/2013 – Des participants du « Renault Trucks Induction Program » accompagnés par J. Ph. Bertuzzi.

03/04/2013 – Le club Rétro mécanique de Jardin (38) accueilli par Gérard Broutechoux.

13/04/2013 – Le club « Côtière 2 CV » reçu par Monique Chapelle.