

FONDATION DE L'AUTOMOBILE MARIUS BERLIET



La Lettre

N° 176
Juin 2016

Sommaire

- 2 – SI L'HISTOIRE DE SOVEL
M'ÉTAIT CONTÉE
- 6 – LA FOIRE DE LYON
A 100 ANS
- 8 – EM LYON – SPIRITUALITÉ,
HUMANISME
ET ENTREPRISE
- 9 – ADAF À EUREXPO
LE 20^{ème} RENDEZ-VOUS
DES DÉPANNEURS
- 10 – CAB 2016
LES COTEAUX
DU LYONNAIS
- 11 – GROS PLAN SUR BERLIET
À VÉNISSIEUX 1938/1939
- 13 – BRÈVES
- 14 – EN VISITE
- 15 – MODÈLES RÉDUITS / DVD
CALENDRIER
- 16 – EN VISITE



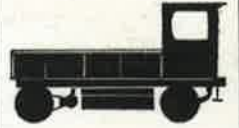
LE CAMION ÉLECTRIQUE SOVEL

EST LE CAMION MODERNE

pour tous transports
de marchandises
à arrêts fréquents :

Transports et livraisons en ville
Transports-navettes
sur courtes distances
Transports de voirie
Enlèvement des ordures
ménagères
Etc.

Il est simple, robuste, économique, de
conduite et d'entretien faciles.
Avec lui, moins d'ennuis, moins de frais.



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.

Bien avant que les énergies renouvelables deviennent une préoccupation majeure, la Société de Véhicules Electriques SOVEL construisait, entre les deux guerres, des camions électriques à Saint-Etienne (Loire) puis à Villeurbanne (Rhône) pendant la 2^{ème} guerre mondiale. Véhicules urbains électriques dont l'utilisation s'affirma en période de pénurie d'essence et de gasoil et dont la production a progressivement cessé dans les années 60.



29 avril 1899 – La Jamais Contente de Camille Jenatzy – Record de vitesse : 108 km/h.

Il faut se souvenir qu'à la fin du 19^{ème} siècle, sont en concurrence les modes de propulsion à vapeur, à électricité et à pétrole. Même si cette dernière énergie l'emporte, Jenatzy sur la voiture électrique (batteries Fulmen) « Jamais Contente » fut le premier à dépasser 100 km/h en 1899 sur la ligne droite d'Achères et Purrey fabriqua des camions à vapeur à Bordeaux jusqu'en 1929. En outre, des constructeurs continueront de produire des quantités confidentielles de véhicules électriques.

C'est en 1919 que Louis Noyer, ingénieur Centrale de Paris, a l'idée de réimplanter en France une industrie des véhicules électriques routiers. Elle va susciter un intérêt national en raison des graves problèmes d'approvisionnement de pétrole pendant la première guerre mondiale.

Les pouvoirs publics organisent des **concours de « carburant national »** - entendez par là des **carburants de substitution**. Entre 1923 et 1926, ceux qui se déroulent sous l'auspice des ministères de l'Agriculture, des Transports, des Eaux et Forêts sont même consacrés exclusivement à la propulsion électrique. Une dizaine de constructeurs y participent parmi lesquels Berliet, Crochat, Krieger...

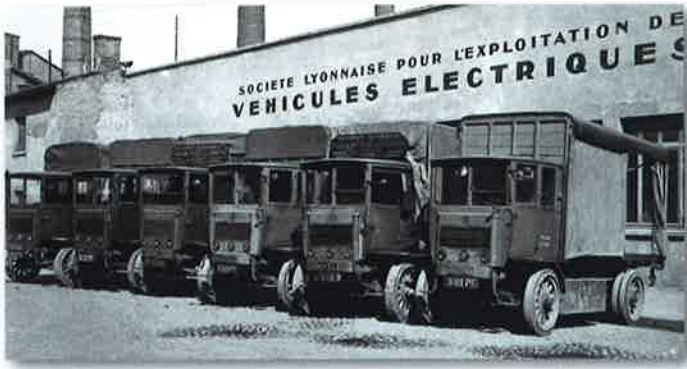
Dans ce contexte, en avril 1925, la Nouvelle société de Banque Schlumberger et Cie crée la **Société de Véhicules Electriques (SOVEL)** au capital de 600 000 francs dont le siège social est à Paris, 1 rue Taitbout, au siège de la banque. Services techniques et usine sont implantés à Saint-Etienne (Loire) 31 rue de la Convention.

■ LES PRODUITS SOVEL

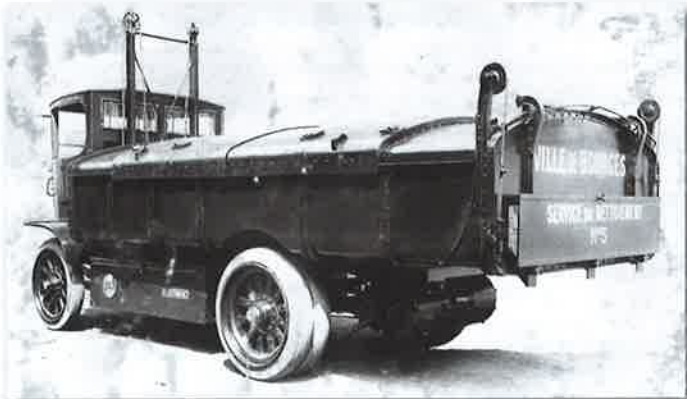
En juillet 1926, le premier modèle Sovel, type DC, de 3,5 tonnes de charge utile est réceptionné aux Mines. Il est doté d'une transmission à chaînes, de roues en bois avec bandages, d'une cabine avancée spartiate privée de vitrages latéraux.

Le moteur est directement alimenté par **une batterie d'accumulateurs** fixée de part et d'autre du cadre châssis et protégée par un capot métallique. Des batteries en fer-nickel servent essentiellement à la mise en marche des véhicules. La vitesse du camion est fonction de l'intensité du courant qui alimente le moteur piloté par un contrôleur autorisant cinq rapports en marche AV et autant en marche AR grâce à un inverseur. Comme il n'y a pas de changement de vitesse mécanique – il suffit de jouer du levier du contrôleur, la conduite est aisée.

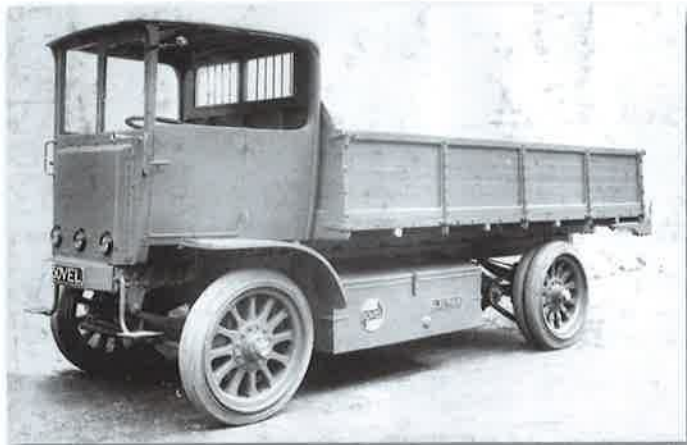
La mise en charge des batteries s'effectue chaque nuit tandis que l'entretien courant, qui se limite au remplissage des éléments en eau distillée et à un nettoyage superficiel, est hebdomadaire. Une nouvelle filiale de Schlumberger voit le jour **en 1926, la Société pour la Location et l'Exploitation des Véhicules Electriques (SLEVE)**, dotée d'un parc de camions Sovel, qui a pour objet de les louer aux professionnels, d'en faciliter l'utilisation en assurant les tâches d'entretien, de réparation, voire d'exploitation.



Sovel : véhicules type DC, 1928 – (coll. Locamion).



Châssis DC équipé d'une benne à ordures ménagères – Service Nettoyement de la ville de Bourges – (extrait Album Sovel des années 1920).



Sovel plateau sur roues à bandages et transmission à chaînes, type EC, 3,5 tonnes, 1930.



Fourgon sur châssis Sovel, type ABR, 1936.

Pour leurs livraisons en ville, **les brasseurs et les marchands de charbon** ainsi que des sociétés telles que Le Chocolat Poulain à Blois, les Glacières de Paris, la SNCF, la Poste sont les premiers intéressés, puis **les municipalités** pour la collecte des ordures ménagères. Ces succès naissants poussent Sovel à s'engager dans **la création d'une gamme** : sont réceptionnés aux Mines en 1928, le type EC de 5 tonnes de charge utile (C.U.), en 1930 et 31, les types B et B 2 de 1,5 à 2,5 tonnes de C. U.

A la campagne, la charrette hippomobile et la fourche sont fréquemment utilisées pour le ramassage des ordures. En ville, il existe des véhicules à essence avec des bennes à chargement manuel progressivement dotées d'équipements de basculement, puis de compression. La ville de Paris est à la pointe de ces solutions moins pénibles, plus rapides et favorisant l'hygiène.

Ces véhicules qui circulent uniquement en ville et effectuent des arrêts et des redémarrages très fréquents peuvent avantageusement être remplacés par des matériels électriques. Sovel présente, en 1934, à **la ville de Paris** une benne à compression sur châssis EC. Elle a l'avantage d'offrir une collecte plus efficace et une meilleure hygiène. Ce marché s'ouvre régulièrement, certes, mais lentement même si d'autres villes notamment **Strasbourg, Lyon, Marseille** équipent leur service de voirie de véhicules à traction électrique.

Les modèles Sovel, fabriqués en toute petite quantité pour s'adapter aux besoins des clients, s'intègrent dans trois familles : A et B de 2 à 3 tonnes de C.U., D de 3,5 tonnes et E de 5 à 6 tonnes. A partir de 1937, cet ensemble s'enrichit de camionnettes, dénommées T, de quelque 800 kg de C. U.



SI L'HISTOIRE DE SOVEL

Extrait du n° d'octobre 1934 de la revue « Le Poids Lourd »

« Une partie des transports en ville, assurés autrefois par camions ou camionnettes à essence, l'est aujourd'hui par chevaux ou par camions électriques. Les camions électriques, en effet, ont le même rendement que l'automobile thermique dans les services à arrêts fréquents, en même temps que leur facilité de conduite, leur simplicité et l'économie de leur exploitation les rendent comparables à la traction animale ; ils devaient donc trouver un emploi judicieux pour les livraisons en ville, la collecte des ordures ménagères, les transports-navettes, etc. où le camion à essence est trop onéreux et le cheval trop lent ».

■ QUAND LA PÉNURIE DE CARBURANTS S'INSTALLE

En 1939, le parc des véhicules Sovel était de quelque **300 exemplaires**.

Les premières semaines de la seconde guerre mondiale privent rapidement la France d'essence et de gasoil. Nécessité fait loi : l'électricité et le gazogène vont s'imposer désormais comme seuls carburants disponibles.

La Compagnie Générale d'Electricité (CGE) pressent le développement rapide de l'électricité. Elle entre au capital de Sovel en 1939 à hauteur de 50 %, les autres 50 % restant aux mains de la Banque Schlumberger.

Alors que la demande explose, la capacité de production de quarantaine de véhicules/mois à Saint-Etienne est très vite insuffisante. Sur des terrains appartenant au groupe CGE à **Villeurbanne**, 154 route de Crémieu (Rhône) – où sera transféré le siège social – Sovel construit une nouvelle usine qui entraînera la fermeture de celle de Saint-Etienne **en 1941**. Cette année-là, **800 matériels Sovel sortiront des ateliers de Villeurbanne**.

Parallèlement, Sovel se diversifie dans la région parisienne en établissant sur une partie du site industriel de la Compagnie des Lampes, à **Ivry/Seine**, une activité d'électrification de châssis d'autres marques : Chenard & Walcker/Chausson, Citroën, Latil.

Mais en temps de guerre, le cuivre et le plomb indispensables à la fabrication des accumulateurs et des appareillages électriques le sont aussi pour la production des obus. Par arrêté du 10 juillet 1942, la puissance occupante interdit la production de véhicules électriques en France. Son application sera effective en octobre 1942 dans la région parisienne et au 1^{er} janvier 1943 en région lyonnaise. L'entretien et la réparation du parc existant constituent dorénavant les seules activités de Sovel, pas pour longtemps à Ivry car l'usine est bombardée et détruite en décembre 1942.

Néanmoins, durant ces trois années, plus d'un millier de véhicules électriques seront livrés.

**CAMION ÉLECTRIQUE
A ACCUMULATEURS
CHARGE UTILE MOYENNE 7 TONNES**



Publicité Sovel des années 1940.



Action Sovel 1960.



Bus électrique Sovel pour l'aéroport de Marignane, 1965.

M'ÉTAIT CONTÉE...

■ FABRICANT DE BENNES À ORDURES MÉNAGÈRES

Après la 2^{ème} guerre mondiale, Sovel n'appartient à aucun des groupes de constructeurs institués par le plan Pons¹ compte tenu de sa spécificité et de la faible quantité de sa production.

Sovel présente en **1947, 1948 et 1949 de nouvelles versions de ses produits** : l'EMP, de 6 à 7 t. de C.U. se déplaçant à 30 km/h, le B5 de 3 t. à 3,5 t. de C.U., le H3 à cabine surbaissée, de 1 800 kg de C.U. pour les livraisons de porte à porte qui peut « se substituer économiquement au camion léger à essence dans les services intensifs (30 km/h, autonomie 75 km) aussi bien qu'à la traction hippomobile ».

Malgré les avantages liés à la traction électrique, les utilisateurs voient davantage leurs inconvénients : lenteur, perte de charge utile en raison du poids des batteries, rayon d'action limité et obligation de la recharge quotidienne. Elle connaît donc un déclin et, dès le début des années 1950, les municipalités, pour la collecte des ordures ménagères, restent les seuls clients. **La fabrication de bennes tasseuses, de cureteuses, d'arroseuses** supplante celle des châssis ; Sovel les monte sur des véhicules thermiques de marque Berliet, Latil, Renault, ce qui constitue son activité essentielle. Dans les années 1960, la production annuelle de châssis Sovel est confidentielle, une vingtaine d'unités.

La situation financière, déficitaire à partir de 1964, s'aggrave avec les grèves de 1968 ; en **1969, la CGE qui détient 80 % du capital, vend Sovel à Semat**². La Sleve avait été cédée auparavant à la famille Clément qui créera Locamion.

En 1974, Semat, à son tour, cèdera les fabrications électriques de Sovel à un groupement composé de Saviem, EDF et la Compagnie électro-mécanique (CEM) qui étudie un autobus urbain électrique, type SL40 qui intéresse la RATP. Mais trois ans plus tard, le projet tourne court. **La société Sovel est dissoute en 1977.** ■

¹ Plan institué par les pouvoirs publics à la fin de la 2^{ème} guerre mondiale visant à rationaliser la production et la commercialisation des véhicules industriels.

² Société créée en 1945 par M. Rey, spécialisée dans la fabrication de bennes à ordures ménagères.



Sovel type EM, 1951 du « Service Assainissement » de la Communauté Urbaine de Lyon (COURLY) qui l'a offert à la Fondation Berliet en 1987. Vitesse : 24 km/h à vide et 20 km/h à pleine charge. Les derniers camions Sovel ont été utilisés à Lyon en 1984.



Benne à ordures ménagères (BOM) Sovel sur châssis Berliet GLC, 1962.



BOM Sovel sur châssis Citroën type Belphégor, 1967.



Autobus électrique Sovel, type AS 9 B carrossé par Currus, d'une autonomie de 60 à 80 km.

Sources : notes B. Chapuis – août 1993 / « Camions de France » J. G. Jeudy – Editions Massin Paris 1994 / Magazine Charge Utile n° 114 juin 2002 – n° 115 juillet 2002 – n° 116 août 2002 / Ouvrage Sovel – Archives Fondation Berliet.



LA FOIRE DE LYON A CENT ANS

Du 18 au 28 mars 2016, la Foire de Lyon a fêté son centième anniversaire. Née pendant la Première guerre mondiale, la foire d'échantillons où les produits industriels étaient légion, a su s'adapter en tenant compte des grands mouvements qui ont marqué le 20^{ème} siècle, pour devenir un événement festif orienté sur l'équipement domestique et la découverte d'horizons lointains.

■ UN PASSÉ ROYAL

En 1419, le futur roi Charles VII cède aux prières des marchands lyonnais de leur accorder le privilège de tenir deux foires¹ annuelles de deux semaines. Agrément motivé par plusieurs raisons parmi lesquelles la situation géographique de Lyon au carrefour de deux cours d'eau et des voies qui empruntent leur vallée et par le désir de s'assurer la fidélité de la ville aux marches d'un royaume fragile.

Lyon devint un centre d'échange considérable se doublant d'une « place financière » car toutes les monnaies avaient cours. Les banquiers florentins affluèrent, y exercèrent le change public, pratiquèrent le paiement par compensation, ancêtre de la lettre de change...

Le déclin s'amorça au 16^{ème} siècle et la Révolution consacra la mort de la Foire de Lyon.

■ UNE RENAISSANCE

Echaudé par l'interruption prématurée de la grande Exposition Internationale ouverte à Lyon en mai 1914, Edouard Herriot, maire de Lyon, se montre réservé devant la suggestion – émise à l'automne 1914 – de personnalités lyonnaises² d'organiser une foire d'échantillons à Lyon. Quelques mois plus tard, le Maire de Lyon, acquis à ce projet, le soutient efficacement, le considérant comme une « offensive économique » destinée à concurrencer la foire allemande de Leipzig. Le 1^{er} mars 1916, les quelque 1 300 exposants répartis en 16 groupes professionnels s'installent dans des stands en bois de 4 m sur 4 disposés sur les deux rives du Rhône – 2 400 mètres – et les places de la ville.

¹ De deux, les foires de Lyon passeront à trois par an en 1444 puis à quatre en 1463.

² Georges-Louis Arlaud, photographe réputé, est à l'origine de cette idée à laquelle se rallient des notables lyonnais et des conseillers municipaux.

Bien que les Lyonnais l'estiment « éloigné du centre-ville », c'est le long du Rhône et du Parc de la Tête d'Or que, à partir de 1921, se tiendra la Foire internationale de Lyon dans des stands en béton. La construction du Grand Palais se terminera en 1931 ; les bâtiments seront agrandis ; des halls spécialisés seront édifiés tels que le Palais de la Mécanique et le Pavillon des Véhicules industriels. En 1984, 450 000 visiteurs se pressent à sa 66^{ème} et dernière édition à se dérouler quai Achille Lignon. A partir de 1985, elle est accueillie à Eurexpo. Au début du 21^{ème} siècle, le projet de son transfert près de l'aéroport de Saint-Exupéry est abandonné au profit de l'extension d'Eurexpo sur son site actuel.

Animations en tous genres, découvertes de terres lointaines et de civilisations méconnues, propositions de nouveaux loisirs accompagnent sans relâche les visiteurs durant les 11 jours de la Foire de Lyon qui devient un immense espace festif.

Pour ce centième anniversaire, une douzaine de voitures racontait un siècle d'histoire, clin d'œil aux premières éditions où les nombreux stands de constructeurs



1918 – L'ambition de la Foire de Lyon s'affiche. automobiles étaient considérés comme « un véritable salon automobile de province ». ■



1919 – Sur la place Bellecour, hall qui abrite automobiles et dérivés, les cycles.

Sources : Ouvrage « 1916-2016 Foire de Lyon, Cent ans d'histoires » Pierre Jourdan, édité par GL Events – mars 2016 / Archives Fondation Berliet.



1919 – Stand Rochet-Schneider, constructeur lyonnais.



1919 – Stand Théodore Schneider, constructeur franc-comtois (Besançon). Associé à Edouard Rochet à Lyon, dont il se sépare en avril 1910. Il construit des automobiles Th. Schneider à Besançon et cesse son activité en 1930.



1923 – Stand Berliet : une torpédo, type V I. On aperçoit à l'arrière, un châssis-mécanique.



1923 – Stand Luc Court, constructeur lyonnais. On distingue l'architecture intérieure des galeries d'exposition.



1955 – Stand Automobiles M. Berliet : camion type GLM 15.



1960 – Georges Pompidou, Premier Ministre, inaugure la 42^{ème} édition le 12 mars ; Paul Berliet, administrateur-directeur général d'Automobiles M. Berliet, lui présente le dumper T45. À droite, Pierre Richard, président-directeur général de Richard-Continental.



1965 – Paul Berliet présente, le 20 mars, le dumper articulé 4x4 TX40 : PTC 84 t. / vitesse maxi 72 km/h / moteur électrique / boîte mécanique à 2 vitesses et réduction dans la roue / suspension oléopneumatique. À droite, Louis Chaudenson, directeur des fabrications Berliet-Poids Lourds.



1974 – Camion Berliet 6x6, type CXO.



2016 – Voiture Berliet, type VIC 1926 : vue de l'habitacle.



2016 – conduite intérieure Berliet, type VIC 1926 : moteur à essence 4 cylindres verticaux 65 x 112 / puissance 9 CV / boîte 4 vitesses AV et 1 AR / freins à pied à tambours sur les quatre roues / à main à tambours sur les roues AR / suspension par ressorts à lames semi-elliptiques / vitesse 48 km/h à 1 900 tr/mn.



Philippe Brossette, Véronique Clément, Etsuo Yoneyama.

L'*Euro-Asia Business Forum de l'EM Lyon, fondé par Etsuo Yoneyama, a choisi comme thème annuel de réflexion "Spiritualité, humanisme et entreprise". Dans ce cadre, le 22 mars, au cours d'un dîner-débat, les participants ont été vivement intéressés par les propos de Philippe Brossette et Monique Chapelle invités à présenter l'œuvre et l'esprit de Marius et Paul Berliet.*

Marius Berliet, fondateur de l'Entreprise, est présenté par Monique Chapelle qui insiste sur le milieu familial dans lequel il grandit et travaille. Ses aïeux d'origine paysanne du Nord-Dauphiné sont **anticoncordataires**, c'est-à-dire qu'ils refusent le Concordat de 1801 visant à établir de nouvelles relations entre l'Eglise de France et Rome après le séisme de la Révolution française. Vivre selon une morale stricte, être et ne pas paraître, ne pas gaspiller argent et temps en futilités, telle est l'éducation que reçoit la fratrie de sept enfants dont Marius est l'aîné.

Il quitte l'école à 15 ans, passe sa jeunesse dans l'atelier paternel de fabrication de coiffes de chapeaux, s'établit comme constructeur en 1899. La vente de la licence de trois voitures à ALCO (American Locomotive Company) lui apporte une manne financière qu'il investit en terrains, bâtiments et machines. Conscient de « son instruction négligée », cet **autodidacte** accorde une place importante à la formation technique et générale des personnels, crée l'Ecole d'Apprentis en 1912 et aide de nombreux établissements lyonnais d'enseignement.

Visionnaire, il construit **une usine sur 400 ha** excentrés de la ville.

Au début de la Première guerre mondiale, il fonde **une caisse de secours** qui assure l'envoi de paquets aux poilus et une allocation à un millier de foyers dont le chef de famille est mobilisé. Il fera vivre de nombreuses **œuvres sociales**, avec l'aide de son **épouse**, en faveur des plus faibles – nourrissons, orphelins, malades, personnes âgées. Pour ne pas déraciner les ouvriers-paysans, il organise un réseau **de transports de personnel** tandis que les logements de la Cité sont réservés au personnel d'astreinte.

« *Tu poursuivras l'œuvre dans le même esprit* », c'est l'ultime recommandation de Marius à son fils Paul. Philippe Brossette montre comment Paul resta fidèle à la volonté de son père : la formation qu'il développe à l'international s'accompagne d'**un transfert de technologie** au Brésil, dans de nombreux pays africains, en Chine en 1965. La création d'emplois passe par l'extension des usines existantes et aussi par l'installation d'unités de production dans les bassins régionaux (Bourg-en-Bresse, Saint-Etienne, L'Arbresle...) où déclinent les activités traditionnelles : l'agriculture, les mines, le textile.

La Mission Berliet-Ténéré en 1959, exploit technique, a aussi fait progresser la connaissance scientifique du Sahara car Paul Berliet y a associé une dizaine de spécialistes qui ont rapporté 5 tonnes d'objets lithiques, pôle de nombreuses études et confiés maintenant au Musée National de la Préhistoire. Saisi par l'âme des bâtiments cisterciens de l'**Abbaye provençale de Sénanque**, Paul Berliet en a assuré discrètement la restauration qualifiée par le professeur Jean-Yves Andrieux d'« **invention du mécénat industriel** ». ■

Une première pour la 20^{ème} édition de ce salon professionnel ! Il a quitté Saint-Etienne (Loire) pour se tenir les 27, 28 et 29 avril à Lyon-Eurexpo. Selon le souhait de l'ADAF (Association des Dépanneurs Automobile de France), une camionnette Berliet de 1930 accueillait les visiteurs pour leur rappeler que nombre de dépanneuses ont été montées sur des châssis mécanique badgés de la locomotive.

L'Association des Dépanneurs Automobile de France (ADAF) est née dans les Côtes d'Armor en 1990 sous le vocable d'Assistance Automobile de Bretagne. Elle regroupait quelques dépanneurs soucieux de faire reconnaître leur profession. Très vite, des collègues d'autres provinces de l'Ouest vinrent les rejoindre. L'« Assistance Automobile de France » se substitua à la première dénomination et en 1998, le nom actuel fut adopté. L'ADAF, avec plus de 200 membres, a pour objet de faire reconnaître auprès des pouvoirs publics les compétences professionnelles du dépanneur ainsi que la liberté du choix du réparateur pour l'automobiliste.

Les quelque 70 exposants qui présentaient leurs produits et services ont été largement sollicités par les milliers de visiteurs venus de toutes les régions de France et des pays voisins. Plusieurs carrossiers équipementiers de véhicules de dépannage/remorquage français et européens présentaient des matériels spécifiques de cette activité. Ceux-ci sont montés sur des châssis-mécanique de gamme légère et sur des mastodontes pour être en mesure de répondre à tous les besoins. De nombreux dispositifs d'automatisme réduisent la pénibilité du travail des opérateurs. D'autres systèmes sont destinés à assurer leur sécurité et celle des usagers de la route. Par ailleurs, l'évolution de la réglementation impose l'utilisation de nouveaux accessoires, voire la modification de l'habitacle du véhicule à la suite de l'obligation pour le dépanneur de prendre en charge les passagers du matériel en panne. ■

En pratique : ADAAF / 26 rue du Maréchal Foch / 22200 Guingamp
02 96 44 07 27 / www.adaf-association.fr



27/04/2016 – Inauguration du 20^{ème} « Rendez-Vous des dépanneurs » : Anne-Marie Baezner, Monique Chapelle, Serge Hiltenfinck, Trésorier de l'ADAF, Patrick Le Bossé, Maire de Chassieu, Sophie Souverain, secrétaire générale ADAF, Joëlle Garde, présidente ADAF, Paul Piemontese.



Vue partielle de l'exposition.



Camionnette Berliet VSB, 1930 : PTC 3 200 kg / moteur 4 cyl. 90x130 / 3,3 l. de cylindres / boîte 4 vitesses AV + 1 AR / transmission par cardans / benne basculante à crémaillère commandée par manivelle.



1958 – Dépanneuse sur camion Berliet type GLM 10.

Le 23 avril 2016, pour sa 34^{ème} édition, le Club Automobileste Berliet a proposé à la trentaine d'équipages un périple d'une centaine de km dans les monts du Lyonnais. Sortie appréciée par les habitués et les nouveaux inscrits. Dans une ambiance chaleureuse, les échanges ont fusé dès la collation matinale pour se poursuivre au domaine fermier du Pitaval. Les équipages ont allègrement effectué, sans problème majeur, le parcours mêlant côtes et descentes à travers bois, prairies et jardins.

■ UNE CARAVANE MULTIMARQUE

Aux commandes de sa torpédo six places Cottin-Desgouttes, type D de 1911, Saint Clair d'Aubarède pilote la doyenne qui s'adapte allègrement aux virages répétés. Parmi les anciennes des années 20, on compte une torpédo Berliet type VH et un cabriolet Voisin, type C 11 de 1927. Plusieurs membres de l'Amicale Rochet-Schneider, créée en 2012 se sont joints aux « cabistes ». Sur les deux modèles Rochet-Schneider prévus, la limousine ayant perdu un bouchon de roue aux premiers tours de roues du départ, priorité est donnée à la recherche de cette véritable pièce d'orfèvrerie retrouvée après trois heures d'investigation. Cinq voitures affichent une date de naissance de la décennie 1930 : une berline Peugeot 301 et quatre Berliet – une torpédo VIL de 1932, une berline 944 de 1934, une berline et un cabriolet 944 tous deux de 1935.

Venons-en aux voitures d'après-guerre : la marque aux chevrons est représentée par deux tractions AV de 1952 et 1956, une Méhari de 1971, une SM et une DS de 1972. Le losange est présent avec une Frégate de 1955 et une R 16 de 1978. Le modèle JH 102 D Hotchkiss de 1965 témoigne de « la voiture du juste milieu ». La voiture Sovam 1100 GS de 1966.

Les huit camions et car échelonnent leur date de première mise en circulation entre 1961 avec le Berliet GBC 8 et 1981 pour le véhicule d'incendie Unic, type 75 PC. Aux côtés de deux Berliet GLR, l'un doté d'un plateau, l'autre d'une benne enrochement, du car PAK 50 et du Stradair, deux Citroën de type U 55 et NYDPA, ce dernier plus connu sous le nom de Belphegor.

■ AU FIL DE L'ITINÉRAIRE

Le lieu de rassemblement, l'Orangerie de Sébastien, fait partie du domaine de Lacroix-Laval qui a une riche histoire. Ancien manoir fortifié appelé La Val transformé sous l'égide de l'architecte Soufflot en maison de plaisance, il restera pendant deux siècles dans la même famille. En 1979, le département du Rhône achète le domaine qui ouvre ses portes au public en 1985. Le parc arboré de 115 ha constitue un espace de promenade prisé des Lyonnais.



Voiture Cottin-Desgouttes, 1911 : moteur 4 cyl. 80x160 / 3,3 l. de cylindrée / boîte 4 vitesses / 15 l. d'essence aux 100 km. Cette voiture n'a pas quitté le patrimoine familial depuis 1911. Elle a été achetée avec trois carrosseries, celle qui l'habille ce 23 avril 2016 (une torpédo 6 places), une carrosserie spider deux places et un plateau ridelles pour usage utilitaire.



Torpédo Rochet-Schneider 11 000, 1912 : moteur 4 cyl., 2,4 l. de cylindrée.



Limousine Rochet-Schneider 29 000, 1929 : moteur 6 cyl., 3,8 l. de cylindrée, 22 HP.



Torpédo Berliet type VH, 1922 : moteur 4 cyl. 80x130 / carburateur Zénith 30 HAK / mise en marche électrique / direction à droite / boîte 3 vitesses AV + 1 AR / roues pleines Berliet, à jantes amovibles. Acquis en 2015 par Yves Berliet, cette voiture, en bon état, a fait l'objet d'une révision d'ensemble. Cette sortie était une première.

DES COTEAUX DU LYONNAIS ...



Détail du bouchon de radiateur.



Cabriolet Voisin C11, 1927 de François Célerien : moteur 6 cyl. / 14 ch / double boîte de vitesses / 16 l. d'essence aux 100 km. Peinture bleue d'origine - « Valse bleue » était le surnom de ce cabriolet car il avait tendance « à tanguer ». Il a été conduit dans les années 1930 par Yvonne Marrel lors de ses séjours sur la Côte d'Azur.



Voiture Peugeot 301, 1934 de Jacques Dubiez.



Autocar Unic, 1937 : il attendait les participants à Saint-Symphorien/Coise à la sortie de la Maison des Métiers.



Berliet Stradair 10, 1967 de Philippe Boisson.



Citroën SM, 1972 de Vincent Targe.



Voiture Citroën traction AV 11 BL, 1952 de Pierre Page.



Voiture Hotchkiss JH 102 D, 1965 de Georges Damotte.



Cabriolet Berliet 944, 1935 d'Olivier Zwertraegher.



« Conduite intérieure » Berliet 944, 1935 de Joseph Combarmond : moteur 4 cyl. 68x111,7 à soupapes en tête / 1.600 l. de cylindrée / boîte synchronisée à 4 vitesses AV (dont 3^{ème} et 4^{ème} silencieuses) + 1 AR / équipement électrique complet.



Torpédo Berliet VII, 1932 de Paul Dumas : ce modèle a été réceptionné aux Mines en 1930. Moteur 4 cyl. 65x111,7 / 1.500 l. de cylindrée / 9 CV / boîte 4 vitesses AV et 1 AR.



Renault Frégate, 1955 de Joël Michollet.



Sur le parking du domaine de Pitaval, l'alignée de sept camions sur huit (absent sur la photo, le Stradair) : Citroën U 55 / Berliet GLR / Berliet CBC / Berliet GLR / Unic 75 PC / autocar Berliet PAK 50, 1966 / Citroën NYDPA « Belphégor ».



A la Maison des Métiers, machine à coudre Singer, 1920, provenant des usines Berliet, utilisée pour coudre les bâches des camions CBA.



Michel Michaux, président du CAB, Yves Servignat, lauréat de la Coupe du Camion 2016, Monique Chapelle, présidente des Amis de la Fondation Berliet et Saint-Clair d'Aubarède qui reçoit la Coupe de la Voiture 2016.

Le château abrite le Musée de la Poupée qui fermera en 2007 tandis que le potager et la roseraie deviennent des conservatoires de plantes anciennes d'origine lyonnaise rappelant l'importance de l'horticulture dans la Cité.

Plus d'un siècle d'histoire automobile, véhicules anciens et contemporains réunis, attire l'attention bienveillante de villageois même si la traversée de certains bourgs engendre quelques embouteillages comme à Sain Bel !

Ferme typique des Monts du Lyonnais qui date de 1613, l'Auberge-Relais du Pitaval offre, aux côtés d'une table champêtre caractéristique du terroir, des stages de formation aux secrets de la cuisine, des randonnées autour de la ferme dans un cadre dépaysant.

Halte à Saint-Symphorien-sur-Coise, carrefour aux confins du Lyonnais et du Forez, qui, depuis 2007, appartient au réseau « Les plus beaux détours de France »¹. Le fleuron de son patrimoine architectural est, à coup sûr, son église gothique, perchée au sommet d'un promontoire.

¹ Réseau qui s'adresse à des villes de moins de 20 000 habitants à l'écart des grands axes routiers et possédant des atouts patrimoniaux intéressants.

A 15 h. le groupe est attendu à la Maison des Métiers qui, depuis 1988, retrace le dynamique passé industriel diversifié des « pelauds »². Les tanneries, menuiseries, tissages, chapelleries de paille, ont été très prospères jusque dans les années 1960, puis ont progressivement disparu dans les décennies suivantes. Mais des machines, des équipements ont été conservés et s'animent grâce au savoir-faire de professionnels retraités ravis de l'intérêt et de la curiosité des visiteurs. Ils sont intarissables sur l'utilisation des outils, les tours de main des compagnons qu'ils ont souvent eux-mêmes pratiqués et l'introduction de machines qui ont accéléré le rythme et réduit la pénibilité.

Saint-Martin-en-Haut, Yzeron, Vaugneray ont jalonné la fin du circuit. Dommage qu'un temps très nuageux n'a pas permis d'admirer les vastes panoramas qu'offre ce parcours apprécié des nombreux voisins lyonnais qui s'y promènent le week-end.

Bravo à Michel Michaux, président du CAB, et son équipe qui ont patiemment jalonné un itinéraire plutôt compliqué car le réseau routier est très dense malgré le relief. ■

² Ainsi se nomment les habitants de St-Symphorien-sur-Coise.