Nadine HALITIM DUBOIS :

La place de l'industrie automobile dans le tissu urbain de Lyon

La Carte industrielle du Rhône de 1932 localise avec une précision remarquable 1800 sites industriels, répartis pour la plupart entre la Ville de Lyon et celle de Villeurbanne. Ce document met en lumière la grande variété des activités industrielles, ainsi que leur continuité entre les deux communes, dont les limites sont confondues. Il révèle également la densité des sites de toutes tailles et souligne combien les activités industrielles étaient encore présentes au cœur même des centres urbains durant l'entre-deux-guerres.

L'essor industriel de Lyon, notamment la construction mécanique et l'industrie l'automobile remonte au milieu du XIXe siècle.Parmi les premiers constructeurs lyonnais, figurent les trois fils de Jean-François Rochet, créateur du cycle le« Grand Bi », dont le filsEdouard s'associera à Théodore Schneider pour créer la grande société Rochet-Schneider[1]. La production de cyclesa joué un rôle important dans la région et a permis à la construction automobile de bénéficier de méthodes industrielles éprouvées.

La carte industrielle du Rhône enregistre 82 sites dans les différentes branches de l'industrie automobile : accessoires, carrosserie, moteurs et construction d'automobiles. Sont cartographiées 27 sociétés de production d'accessoires pour la grande majorité dans le 3e et le 7e arrondissement de Lyon, comme l'Allumage automobile à Gerland ; 44 entreprises de carrosseries sont concentrées dans le 3e arrondissement, huit dans le 8e, six dans le 6e et sept à Villeurbanne (à la limite du 6e) comme Faurax & Chaussende. Enfin, les dixsociétés de construction d'automobiles sont localiséesen majorité dans le 8e et 3e arrondissement, comme Cottin Desgouttes ou Berliet.

En 1901, la France est le premier constructeur mondial, spécialisé dans les modèles de luxe, avec une production qui reste artisanale. Les constructeurs-inventeurs, dont certains deviendront importants sur le marché mondial[2], ont utilisé toutes les sources d'énergie connues à cette époque : le pétrole, la vapeur et même le bois (véhicule de tourisme à gazogène de Berliet en 1935).

Entre 1890 et 1900, coexistent à Lyon plus d'une soixantaine de marques différentes. A côté des six entreprises principales: Berliet, Pilain, Mieusset, La Buire, Rochet-Schneider et Luc Court, il existe environ une cinquantaine de petits ateliers, qui comptent des noms tels que Cottin-Desgouttes, Slim, Cognet et Seynes, Barron-Vialle, Vermorel, Mas, Philos, Ailloud et Dumondetc.

De multiples brevets sont déposés parles constructeurs lyonnais: véhicule à moteur à l'arrière(société Isobloc), à traction avant (société Faure-Pilain), à quatre roues indépendantes (société Cottin-Desgouttes, Beck), à moteur suspendu (société Diederichs, Cognet de Seynes), à distributeurs rotatifs (société Reinhard). Marius Patay fabricant de moteurs électriquesproduit en 1887 le « Colibri », locomotive routière. Les usines de Monplaisir[3] produisent même un tricycle à vapeur.

A ce foisonnement d'entreprises artisanales, succède entre 1900 et 1914 une phase de véritable industrialisation, avec un petit nombre de sociétés qui vont connaître un essor fulgurant.Elles construisent d'immenses usines qui ont structuré le paysage urbain jusqu'aux années 2000.

---

[1] Revue Rive Gauche les automobiles Rochet-Schneider, n° 124 mars 1993, p. 2

[2] L'usine Berliet par exemple

[3] Loubet Jean-Louis, l'industrie automobile de 1905 – 1971, Genève, Droz, 1999.

Le repérage du patrimoine industriel de la Ville de Lyon commencé en 1999, apermis d'identifier douze emprises industrielles en lien avec la construction automobile, la plupart dans le quartier de Monplaisir dont il restait encore des bâtiments en élévation représentatifs de cette période essentielle de l'histoire de Lyon[4].

Fig. 1 : Carte de localisation des usines de construction automobile à Lyon – Vénissieux – Saint-Priest 1999 et 2001©Guylaine Beauparland-Dupuy, Région Auvergne-Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel

Quartier Monplaisir

Usine Audibert –Lavirotte (pionniers)

Les premiers tricycles à pétrole réalisés par Maurice Audibert et Emile Lavirotte ont été fabriqués en 1894 dans les dépendances de la maison de campagne de la famille Audibert, rue des Quatre Maisons à Lyon, dans le quartier de Monplaisir. En 1895, pour être en mesure de construire les véhicules à vapeur SCOTTE, Maurice Audibert investit dans l'outillage et construit un atelier sur un terrain d'environ 4 000 m^2, rue des Quatre Maisons. Dans sa forme initiale, l'entreprise s'appelle Les Ateliers de Monplaisir. En juin 1895, le contrat avec Scotte est rompu d'un commun accord. Maurice Audibert reste toutefois libre de construire des véhicules automobiles à condition qu'ils ne fonctionnent pas à la vapeur.

En avril 1896, Maurice Audibert et Emile Lavirotte réunissent un capital de 50.000 francs et créent la Société en Nom Collectif Audibert - Lavirotte & Cie. L'usine couvre 3000 mètres carrésau n° 12, rue des Quatre Maisons(devenue rue Audibert-Lavirotte depuis 1928).

Usine Berliet Monplaisir – Vénissieux – Saint-Priest

L'usine Berliet de Monplaisir est la plus importante des entreprises de construction d'automobiles de la région lyonnaise. Elle s'est développée rapidement entre 1905 et 1906 et employait environ 500 ouvriers avec une production annuelle de 600 à 650 châssis. A titre de comparaison, à la même période, les usines Rochet-Schneider emploient 500 ouvriers et produisent 400 châssis tandis que les Ateliers de la Buire produisent environ 200 châssis par an et emploie 350 ouvriers. Marius Berliet rachète en 1902la société Audibert-Lavirotte qui a fermé en 1901.L'ancien sitede production deviendra l'usine A (cf plan), agrandie et transformée à partir de 1905-1906. Un permis de construire est déposé : "usine automobile Berliet avenue des Ponts, chemin des Quatre Maisons réalisé par Bruyas architecte". Marius Berliet embauche 250 personnes et se dote d'un bureau d'étude qu'il confie à Pierre Desgouttes. Dès 1903, l'usine produit chaque année 300 grosses voitures à quatre places capables de rivaliser avec les Rochet-Schneider. Marius Berliet va se lancer dans la production en grande série. En 1907, un hangar réalisé par les entrepreneurs Tauty frèrespuis l'année suivante l'usine Bviendront compléter le site de Monplaisir.

[4] Halitim-Dubois Nadine, Présentation et synthèse du patrimoine industriel de la ville de Lyon - Inventaire Général du Patrimoine Culturel, 2001.

En 1915, un atelier d'essais des moteurs d'avions est créédans la cadre de l'effort de guerre[5].

En 1925, 1300 personnestravaillent sur le site de Lyon-Monplaisir qui comporte notamment une école d'apprentissage. En décembre 1959, Berliet rachète l'usine de construction automobile Rochet-Schneider-Zénith située rue Feuillat. La société fabrique des camions pour l'armée à raison de 40 par jour. La production de voitures de tourisme perdure jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, puis la firme se spécialise dans les véhicules industriels. En 1978, c'est la fusion avec Renault Véhicules industriels.

Dès 1915, Marius Berliet avait acheté des terrains à Vénissieux et à Saint-Priest sous le pseudonyme de Trible, anagramme de Berliet, en vue de l'extension de son entreprise,qui ne pouvait s 'agrandir dans le quartier de Monplaisir. Sur le site de Vénissieux, l'architecte Bornarel va créer une usine modèle pour la fabrication en séries des camions et des voitures, ainsiqu'une cité ouvrière (avec ferme et école),une piste d'essai et des ateliers de construction.Jusqu'aux années 1970, le site Berliet-Monplaisir, localisé entre la rue Marius-Berliet, la rue Saint-Agnan, la rue des Hérideaux et la rue Audibert et Lavirotte, occupait une superficie totale de 47 750 m², avec deux usines distinctes : l'usine A (superficie 20 800 m², couverte 19 000 m²) détruite à la fin des années 1980 et l'usine B (superficie 27 250 m², couverte 23 000 m²) [6].

Cette dernière, reconvertie depuis les années 1980,est occupée par un parc d'activitésqui accueille diverses sociétés. Les éléments architecturaux qui avaient été conservés à l'origine, comme témoins de lamémoire ouvrière du quartier de Monplaisir (la double halle en alignement sur la rue Marius Berliet, la grande halle traversante le long de la rue Saint-Agnanet la porte monumentale des ateliers avecla locomotive,emblème de la société en médaillon), ont été depuis démolisen presque totalité.

Fig. 2 : Vue d'ensemble de la façade principale usine Berliet Monplaisir © Martial Couderette, Région Auvergne-Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel, 2000

Fig. 3 : Porte monumentale usine Berliet Monplaisir © Martial Couderette, Région Auvergne-Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel, 2000

Berliet Saint-Priest

En 1962, le Centre d'Études et de Recherches est inauguré à Saint-Priest n° 1. Le nombre de prises de brevets augmente à partir de 1965 concernant les suspensions, l'automatisme, l'injection, etc. De 542 ingénieurs et techniciens en 1965, l'effectif atteint près d'un millier en 1975.

Des jardins ouvriers réservés au personnel en activité ou en retraite de Renault Trucks, sont localisésrue du Dauphiné (5 ha) et rue de l'Hippodrome (2,3 ha) sur un terrain du Grand Lyon

Quartier Monplaisir- 8e arrondissement

Usine Cottin-Desgouttes

C'est en 1904 qu'est fondée à Lyon, par l'ingénieur Pierre Desgouttes, la fabrique d'automobiles appelée alors Desgouttes & Cie. L'usine réalisée par l 'architecte Louis Payet est située au quartier du

[5]ACL : 314W564-154, 1915

[6]Deux autres îlots situés de l'autre côté de l'avenue Berthelot et destinés à l'armement, ont été détruits en 1928

Bachut à la sortie est de Lyon[7]. Elle est agrandie durant la Première Guerre mondiale en 1915 [8] et 1918[9]. En 1906, Cyrille Cottin un industriel connu, entre dans la société qui prend la raison sociale définitive Cottin & Desgouttes, premier constructeur français à adapter le moteur monobloc, la boîte de vitesses à prises directe et la transmission par cardan. En 1925, c'est la sortie de la "sans-secousses", suspension révolutionnaire pour l'époque. Malgré ces innovations, l'entreprise durement touchée par la crise de 1929-1930, poursuit son activité au ralenti jusqu'en 1931. En 1932, les stocks sont liquidés pour couvrir le passif et l'entreprise cesse son activité. Au moment de l'enquête de l'inventaire, en 2001,le site étaitoccupé par divers utilisateurs, notamment par le lycée professionnel La Mache qui occupaitune grande partie des anciens ateliers.Aujourd'hui, le site a été démoli en quasi-totalité.

Fig. 4 : Vue d'ensemble de la façade principale Cottin-Desgouttes © Martial Couderette, Région Auvergne-Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel, 2001

3e arrondissement de Lyon

Usine Rochet-Schneider-Zénith

Cette firme a été fondée en 1889 par Edouard Rochet fils d'un mécanicien constructeur de cycles et par Théodore Schneider fabricant de soierie. La société installée 4, place Saint-Potin dans le 6e arrondissement, à l'emplacement de l'actuel lycée Edouard Herriot, commence par construire des cycles et des tricycles à pédales. C'est en 1894 que Rochet imagine sa première automobile à transmission par courroies et moteur monocylindre horizontal placé à l'arrière, inspiré des véhicules Benz contemporains. La petite entreprise devient la Société Lyonnaise de Vélocipèdes et Automobiles Rochet-Schneider. En 1896, elle déménage au n° 202 de la rue Paul Bert (3e arrondissement) dans des ateliers plus grands et met fin à la construction de bicyclettes.

En 1899, un terrain est acquis dans le 3e arrondissement de Lyon, rue Feuillat, pour construire une grande usine de construction automobile, projet confié à l'architecte Louis Payet et achevé en 1912. Le site occupe un vaste terrain entre deux axes de circulation générale du quartier de Grange-Blanche : l'avenue Lacassagne et le cours Albert Thomas. La superficie totale est de 74.262 m², dont 59 556 m² de surface bâtie. En 1916, l'usine est agrandie[10]. A la suite de cette réalisation, l'architectesera retenu par d'autres industriels, notamment les fabricants d'automobile Saurer et Le Lyonnet-Mieusset.

Une extension a lieu en 1910, pour intégrer les travaux de mécanique et pour fabriquer en grande série le fameux carburateur Zénith,universellement connu,breveté en 1907 par François Baverey. Dans le même laboratoire, Philippe Lemaire invente en 1919, le moteur flottant qui est rapidement adopté par les constructeurs américains, avant de revenir en France chez Citroën en 1932. En 1913, 1000 ouvriers travaillent chez Rochet-Schneider. Durant la Première Guerre mondiale, les ateliers livrent à l'armée des camions, ambulances et voitures d'Etat-major et jusqu'à 3.000 obus par jour. La construction des voitures de tourisme reprend après l'Armistice et dure jusqu'en 1933. La société se

[7] Permis de construire AC Lyon 344W/104 n°464
[8] Hangar d'aviation AC Lyon314W/564 n° 165
[9]Atelier réalisé par le Bureau Technique de construction. (AC Lyon 314W/601)
[10] Permis de construire ACLyon 314W570

consacre ensuite aux camions à moteur diesel et aux autobus des transports urbains (OTL) de la ville de Lyon.

Le plan des ateliers du site Feuillat, répartis en cinq ensembles de sheds desservis par de véritables avenues couvertes ou non, est caractéristique de l'organisation spatiale de l'usine, offrant luminosité et facilité de desserte intérieure. L'ossature métallique des sheds repose sur des piliers en acier d'une hauteur sous poutrelle de 3,75m distant de 12 m les uns des autres. L'ensemble offrait une grande homogénéitésur la presque totalité de sa superficie.

Après de grandes difficultés financières, la société Rochet-Schneider abandonne en 1950 la construction de véhicules pour se consacrer à la mécanique générale. Elle est finalement absorbée par la société Marius Berliet en décembre 1959. Le site devient un magasin de pièces détachées pour poids lourds jusqu'à sa fermeture. En 2001, il estacquis par le Grand Lyon.Les architectes Giraudet-Dassonville et Chabal édifient à cet emplacement les nouveaux locaux de la Société d'Enseignement Professionnelle du Rhône (SEPR)inaugurés en 2004.

La partie nord va être occupée temporairementpar des artistes en attendant d'autres projets. Au vu desmultiples intérêt du site, des associations avaient proposéqu'il soit conservé. Certains éléments architecturauximplantés dans abords de monuments historiques, n'ont pas été détruits : la longue façade rue Feuillat, la plus représentative de l'immensité du site ; la travée de sheds (6m), afin de préserver une trame des ateliers et leur mode de couverture ; le porche monumental, témoin de l'importance et du prestigede l'usine au début du XXe siècle, ainsi que la verrière de style belle-époque qui le prolonge.Le projet de la partie sud n'a tenu que très peu compte des espaces industriels pourtant exceptionnels qui rappelaient le souvenir de ce prestigieux lieu de mémoire ouvrière et technicienne, qui a contribué pendant presque un siècle au rayonnement international de l'industrie lyonnaise.

Fig. 5 : Vue d'ensemble zénithale du site Rochet-Schneider-Zénith © Didier Gourbin, Région Auvergne-Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel

Ateliers de la Buire

La Société des Chantiers de la Buire a été fondée en 1847 par J. Frossard de Saugy. Elle tire son nom du lieu-dit La Buyre, sur la rive gauche du Rhône, entre le boulevard Vivier-Merle et l'avenue Félix Faure.Cet établissement est spécialisé dans la construction du matériel roulant et fixe de chemin de fer. Les frères Mangini (Société Anonyme de la Dombe) s'associent aux chantiers de la Buire en 1863. En 1877, les Chantiers sont acquis par la compagnie des Fonderies et Forge de l'Horme et deviennent "Les Chantiers de l'Horme et de la Buire". L'ouverture ou l'extension de la grande usine de la Buire date de 1882. Cette société va occuper une place prépondérante dans le développement des transports ferroviaires du Sud-Est. Dès 1889, débute la fabrication en petite série des tricycles à vapeur sur le modèle de Serpollet. A partir de 1903, la société se lance dans la construction automobile en séries. En 1909, sortent les modèles commerciaux : fiacres, véhicules postaux, camions, omnibus. En 1915, la partie sud du site va se consacrer aux productions de guerre, avec les camions et remorques qui équiperont les véhicules à chenilles Schneider et Renault.En 1917, une usine annexe est construite dans le quartier de Monplaisir (avenue Rockefeller). Elle devient la« Société nouvelle Buire-Automobile » et présente son nouveau modèle 11 A, 4-cylindres à suspension cantilever pourvu en 1923 de freins sur la roue avant.Les productions automobiles se poursuivent jusqu'en 1930, date de la fermeture des Chantiers.

Jusqu'en 2000[11], il restait encore à proximité de la Part-Dieu des vestiges du portail portantl'enseigne de la société, situé avenue Vivier-Merle et de grandes halles. Après leur destruction, l'atelier n° VIconstituait le dernier représentant d'un ensemble qui couvrait jadis 10 ha et employait pas moins de 2000 ouvriers. Ce témoinintéressantde l'architecture industrielle du XIXe siècle, avec sa structure métallique, une verrière filante et une enveloppe massive avec un accès unique sur rue, bien qu'occupé par la Cie du théâtre des Asphodèles, a cependant été démoli après 2005.

L'extension de 1917(« Buire-Automobile ») a été achetée par l'Etat en 1937. Depuis 1976, le site était occupé par la Direction Générale du Matériel et du Génie et servait de lieu de stockage pour les véhicules. Ila été acheté par le Grand Lyon. Les ateliersontété démolis après 2005 et seul le bâtiment directorial a étéconservé.

Fig. 6 : Vue d'ensemble des Ateliers de la Buire © Didier Gourbin, Région Auvergne-Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel, 2001

Usine Pilain 3e arrondissement

La société Automobile Pilain est crééen 1903 au 51 rue de l'Abondance. Elledéménagea chemin de Grange-Rouge quelques années plus tard. A partir de 1910, c'est la fabrique de vis cylindriques et de pièce de précision Maurel et Berthod (successeurs de de l'ancienne maison de décolletage L. Pellier) qui lui succède. Elle ferme dans les années 1980.Le grand atelier à deux niveauxprésentait une enseigne moulée dans le béton(« Décolletage Maurel Fils Mécanique »).En 2001, un permis de démolir a été délivré en vue de la construction d'un immeuble de logements.

Fig. 7 : Vue d'ensemble de la façade de l'ancienne usine Pilain © Martial Couderette, Région Auvergne-Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel, 2001

Quartier Carnot : Lyon 2e arrondissement

Société Ailloud et Dumond

A l'origine, Claude Ailloud était fabricant de cycles 9 quai de la Mulatière. En 1897, il entreprend la construction d'une petite voiture à deux places munies d'un moteur monocylindre refroidi par air présentée en 1899 à l'exposition du Cycle et de l'Automobile à Lyon. En 1900, il s'associe avec Francisque Dumond pourcréer la société Ailloud et Dumond au 9 rue Duhamel. Les annuaires commerciaux du début XXe siècle les répertorient comme« fabrique d'automobiles et garage ». En 1901, ils conçoivent une 5 CVmuni d'un moteur à deux cylindres verticaux refroidi par eau. En 1902, ils proposentégalement un modèle 4 cylindres avec une boîte à quatrerapports et transmission par chaîne[12].Les deux associés construisirent leur dernière voiture en 1904, avant de devenir vendeurs de véhicules pour d'autresconstructeurs.

La fusion Ailloud et Dumond perdure jusqu'en 1920. La raison sociale change ensuite et devient Dumond frères automobile et garage. Entre 1945 et 1950 un nouveau bâtiment est construit au 7 rue Duhamel (garage-parking). A partir des années 1960, l'enseigne change en partie et devient Dumond

[11] Date de l'enquête de terrain de l'Inventaire

[12] Loreille L. Constructeurs lyonnais d'automobiles, des origines à nos jours, le carnet de l'automobile, série passée de juillet 1968 à juin 1970, p. 32.

Frères, garage, réparation, station-service, agent Peugeot. Dans les années 1970 on revient à l'enseigne de Dumond Frères, garage. L'occupant actuel est ungarage Renault.

L'ensemble conservé aujourd'hui se compose d'un bâtiment de trois étages, avec au rez-de-chaussée un grand porche axial, de deux ateliers latéraux, et d'un parking en béton certainement construit entre 1945 et 1950.

Fig. 8 : Vue d'ensemble façade usine et garage Ailloud et Dumond © Nadine Halitim-Dubois, Région Auvergne-Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel, 2001

Quartier de Vaise : 9e arrondissement de Lyon

Usine Teste et Moret

Cette société créée en 1843 rue de la Claire à Vaise par Anatole Teste (1821-1887) est à l'origine une modeste fabrique d'aiguilles à coudre et à tricoter destinées au marché local.Ellefabrique également des câbles.En 1855, l'entreprise devient Teste et compagnie, aiguillerie de Vaise. Elle s'équiped'une tréfilerie, pour produire des épingles en acier à tête de verre. En 1885, la société s'associeà Jules Moret qui apporte son activité propre : la fabrication des armatures pour parapluies et ombrelles en fils d'acier.

En 1897, l'entreprise Teste et Moret diversifie ses activités en se lançant dans la construction automobile. Le département automobile localisé rue de St-Cyr à Vaise va employer jusqu'à 300 personnes. Il est dirigé par Thomas Charles Pullinger, un ingénieur anglais qui a travaillé à Paris pour les cycles Gladiator. Il va concevoir une voiture légère appelée « La Mouche », entièrement créée chez Teste et Moret, à l'exception du moteur monocylindre De Dion Bouton qui équipait alors des dizaines de constructeurs. Il s'agit d'une voiture à 2, 3 ou 4 places, avec moteur placé à l'arrière dans un châssis à tubes d'acier, d'une vitesse maximale de 25 km / h.

En 1890 l'usine couvre 15 000 m² à Vaise, et emploie 600 ouvriers ce qui en fait un des établissements les plus importants de Lyon. En 1917, un nouveau bâtiment est construit [13]. Le 27 mai 1944, l'entreprise Teste est bombardée. Les bâtiments sont reconstruits et la société maintient une activité autonome jusqu'au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, avant d'être intégrée dans le groupe Tissmétal. L'usine de la rue de la Claire est agrandie. Un entrepôt est également situé au 47 rue de Saint-Cyr. Après fermeture à la fin des années 1980, le bâtiment principalen pierres dorées de la rue de la Claire est reconverti en 2018 pour accueillir l'École du Service Social du Sud-Est.L'ensemble des ateliers shed de la rue de Saint-Cyr ont été démoli en 2001.

Fig. 9 : Vue d'ensemble de la façade principale Teste et Moret© Martial Couderette, Région Auvergne-Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel, 2001

Fig. 10 : Vue d'ensemble usine Teste et Moret © Martial Couderette, Région Auvergne-Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel, 2001

Lorsque l'inventaire du patrimoineindustriel de Lyon a débuté en 1999, il restait encore de nombreux sites visibles, parmi lesquels les deux immenses usines Rochet Schneider Zénith rue Feuillat et Berliet

[13] Permis de construire AC Lyon 314W/585.

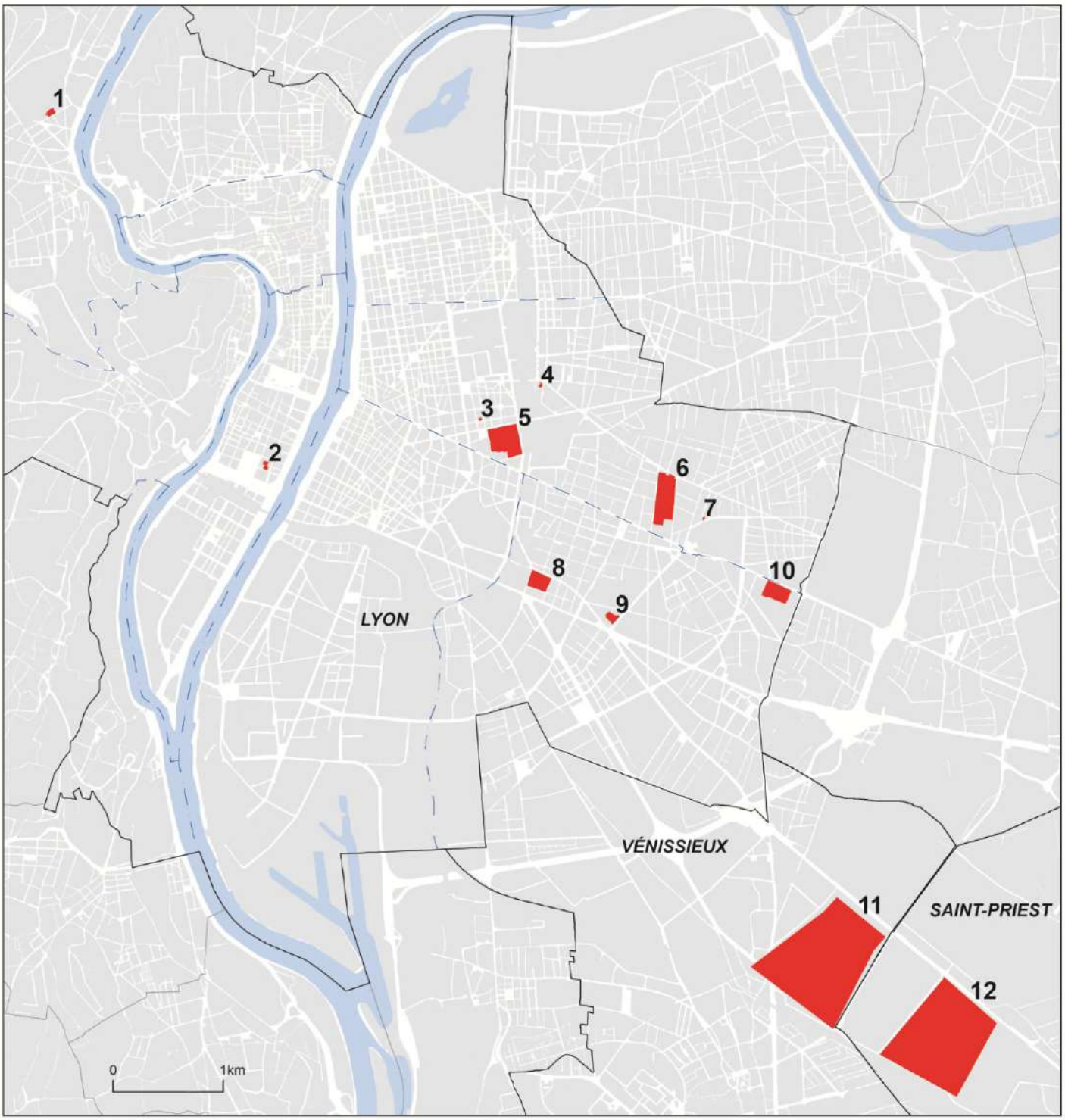
à Monplaisir. En l'espace de quelques années, au terme d'une accélération intervenue après 2000, la plupart ont été démolis pour laisser place à des logements, des écoles et des bureaux. Aujourd'hui, la production d'automobiles, qui fut durant plus d'un siècle une activité phare de la ville de Lyon, est devenue quasiment invisible dans l'espace urbain. Seuls des éléments d'architecture ponctuels sont encore présents pour conserverla mémoire ouvrièredes lieux. Comme le soulignent P. Béghain et M. Kneubühler[14], les rares édifices protégés qui ressortissent de la catégorie du « patrimoine industriel » ne sont pas des lieux de production.S'agissant de l'automobile, on peut citer le garage Citroën, ou la villa Berliet (devenue centre d'archives industrielles), ainsi que les collections de véhicules, elles-mêmes créées à l'origine par des initiatives privées.

Nadine Halitim-Dubois, chercheure, service régional de l'Inventaire du patrimoine culturel Auvergne-Rhône-Alpes, mai 2025

[14] P. Béghain et M. Kneubühler, *La Perte et la Mémoire, Vandalisme, sentiment et conscience du patrimoine à Lyon*, Fage Editions, 2015, p. 164

Localisation des usines de construction automobile à Lyon - Vénissieux.

Repérage des sites entre 1999 et 2001



1 Tréfilerie Teste et Usine de construction automobile Teste et Moret, actuellement Tissmétal et Ecole du Service Social du Sud-Est
2 Usine de construction automobile dite Ailloud et Dumond, puis Dumond frères automibile et garage, actuellement garage Renault et parking
3 Usine de construction automobile Pilain dite S.A.P. Société automobile Pilain, puis Usine de construction mécanique dite Maurel et Berthod décolletage successeurs maison L. Pellier, puis Maurel , fils S.R.L.
4 Usine de construction automobile dite Société Lyonnaise de Vélocipèdes et Automobiles Rochet et Schneider, puis société cotonnière de Villefranche
5 Usine de matériel ferroviaire Les Etablissements de l'Horme et de la Buire, puis Usine de construction automobile les Chantiers de la Buire, puis Cie électromécanique dite C E M, actuellement théâtre des Asphodèles
6 Usine de construction automobile dite Rochet-Schneider-Zénith, puis Marius Berliet, puis Renault Véhicules Industriels, actuellement SEPR
7 Usine de construction automobile J. Durand, puis chromage Plagne, puis Julian Chasset et Cie commissionnaires messagers, actuellement activité non identifiée
8 Usine de construction automobile Audibert-Lavirotte, puis Marius Berliet, puis Renault Véhicules Industriels, actuellement parc d'activités Marius Berliet
9 Usine de construction automobile Cottin-Desgouttes, actuellement école professionnelle lycée La Mache et garage de réparation automobile Deawoo
10 Usine de construction automobile dite les Chantiers de la Buire, puis société nouvelle Buire-Automobile, actuellement Direction Générale du Matériel et du Génie
11 Usine de construction automobile dite Marius Berliet-Vénissieux, puis Renault Véhicules Industriels, actuellement Renault Trucks et Fonderie de Vénissieux
12 Usine Berliet site de Saint-Priest SEAP - Service Expédition et Assistance Production et jardins ouvriers

fig. 2 : Usine Berliet Monplaisir

Fig. 3 : Porte monumentale avec Logo Berliet

Fig. 4 : Cottin-Desgouttes 2001

Fig. 5 : Rochet-Schneider-Zénith, 2000

Fig. 6 : La Buire 2001

Fig. 7 : Ancienne usine Pilain

Fig. 8 Ailloud et Dumond

Fig. 9 : Teste et Morel

Fig. 10 : Teste et Morel