epoqueauto
46ème salon international autos & motos anciennes

Epoqu'Auto 2025 - 7/11/2025
Crédit photos : 3A, Musée Henri Malartre, Fondation Berliet - Réalisation & Impression Créatives Atelier Graphique-Lyon

CARTOGRAPHIE DES CONSTRUCTEURS LYONNAIS DISPARUS

Les Amateurs d'Automobiles Anciennes

Fondée par plusieurs passionnés d'automobiles dont Henri Malartre et Lucien Loreille, Les 3A, Amateurs d'Automobiles Anciennes, fut dès 1956, le point de départ de la sauvegarde des véhicules anciens en France avec pour objectifs :

- Assurer la restauration, la protection et le bon fonctionnement des véhicules mécaniques anciens.
- Informer et documenter ses membres sur ces véhicules, leur historique, la genèse de leur mise au point et leur production, ainsi que leur rôle dans la société automobile.
- Concourir à la sauvegarde du patrimoine constitué par les véhicules mécaniques anciens, ainsi que les objets et documents qui s'y rapportent.
- Organiser des manifestations autour des véhicules anciens, salons, expositions, voyages, rencontres, randonnées, et bien sûr le salon Epoqu'Auto.

Une cartographie de 70 constructeurs lyonnais disparus

Ils sont clairement identifiés et localisés avec un descriptif du plateau de l'Aventure des Marques Lyonnaises au Hall 7 du salon Epoq'Auto 2025.

Les 3A / Epoqu'Auto - 9 rue Vauban 69006 Lyon - les3a.com

La section des 3A-Historique

Les 3A-Historique est une émanation interne de l'association des 3A, organisateur d'Epoqu'Auto. Le groupe 3A-H est composé d'une douzaine d'adhérents des 3A, se réunissant régulièrement sous la conduite de Pierre Edmond Desvignes, passionné du patrimoine lyonnais et de Didier Mahistre, expert et historien : Francis Cincotta, Daniel Culas, Jean-Claude Pauly, Thierry Martin, Alain Guillaume, Dominique Thibaudon, Nadège Beraud-Kauffmann, Paulette Broussas, Hubert Vildrac, Carole Desvignes.
Son projet ambitieux est d'être le collecteur et le gardien de la mémoire de l'automobile lyonnaise : **www.les3a-historique.fr**

Les développements des 3A-Historique

Les premiers travaux des 3A-H ont consisté à réaliser un recensement le plus complet possible des constructeurs de Lyon et sa région. C'est un total de plus de 200 constructeurs de véhicules de plus ou moins grande importance que nous avons recensés et nous avons mis à disposition du grand public sur Internet une liste actualisée de tous ces industriels, inventeurs qui ont construit dans notre ville des voitures de tourisme, de luxe, de sport, de course, des voiturettes, des cyclecars, des véhicules industriels, des motos, des cycles, des bateaux, des amphibies, des avions, des moteurs, des équipements mécaniques.

Nous avons parallèlement réalisé un glossaire, le thésaurus illustré des automobiles et autres véhicules mécaniques ; c'est un ouvrage le plus complet jamais élaboré sur les véhicules en France.

Les nombreuses recherches effectuées aux Archives ont permis de recueillir nombre de documents factuels permettant de rédiger, à partir des éléments d'archives numérisés, des dossiers de référence. Ces recherches nous permettent aujourd'hui de pouvoir établir des copies de très nombreux certificats d'authenticité de véhicules. Les éléments recueillis sur les adresses et l'évolution géographique des sociétés nous ont permis de travailler la cartographie des constructeurs lyonnais et d'élaborer la présente carte. Toutes ces réalisations sont disponibles sur le site **www.les3a-historique.fr**. Et les travaux continuent…

Le réseau des 3A-Historique

Vendredi 23 mai 2025 a eu lieu le **premier colloque en France sur l'histoire des constructeurs de véhicules** au Mercure Château Perrache de Lyon. Le public rassemblait 82 auditeurs intéressés par le patrimoine de Lyon et l'histoire industrielle, chercheurs, amateurs éclairés, institutionnels, autodidactes, héritiers ou experts de la famille des constructeurs de véhicules de Lyon. **Un franc succès pour une première !** Une vidéo résumant le colloque sera présentée sur notre stand D26 Hall 7 à Epoqu'Auto 2025.
Ainsi s'est formé un véritable réseau que nous souhaitons encore accroitre et qui nous aidera à préparer le second colloque **vendredi 24 avril 2026**. A bientôt !

1 A.S.S. Société anonyme des Automobiles A.S.S.
> 16 rue de Constadt, Lyon

Après 1918, les industriels lyonnais Bernard Verdy et Marcel Bossut conçoivent chez ce dernier une voiture économique et innovante sous la marque A.S.S. (Société Acma, Schmitt et Succursale). Utilisant des techniques inédites, ils créent deux coquilles en tôles embouties soudées à l'autogène et un essieu de même monobloc. Dotée d'un démarreur électrique conçu par Marcel Bossut et Henri Boissard, la voiture de 12 HP est présentée avec succès à Lyon et Paris avant la disparition de la marque vers 1921.

2 AILLOUD 1897 - 1900
> 9 quai de la Mulatière, Lyon

Ailloud Claudius, fabricant de cycles, présenta à l'exposition du Cycle et de l'Automobile de Lyon en 1899, une voiturette 300 kgs à moteur 1 cylindre à refroidissement par air ainsi qu'un tricyle à pétrole. Elle gagne une médaille d'argent à la première exposition automobile de Lyon en 1899. Le 5 janvier 1900, Claudius Ailloud s'associe à Francisque Dumond et ils fondent la Société des Automobiles Ailloud & Dumond Frères, sis au 9 rue Duhamel jusqu'à la cessation en 1904. Cette Sté deviendra Sté Ailloud & Dumond Frères et se tranformera en Grand Garage revendeurs d'automobiles.

3 ALLARD-LATOUR
> 15 rue de Montgolfier, Lyon

M. Eugène Allard-Latour, dessinateur mécanicien puis ingénieur-constructeur fabrique dans la période 1899-1902 quelques voiturettes à pétrole de sa conception. Les premières étaient à transmission par courroies, les dernières par chaînes. Il se reconvertira dans les machines textiles, tréfileuses et déposera de nombreux brevets.

6 BECK-1920-1922 > Société des Automobiles Beck
> Usine - 35 Bis rue de l'Abondance. Ancienne usine A.S.S - siège social 6 rue du Président Carnot, Lyon

Charles Beck-Maillard construisit des automobiles Beck de 12HP avec suspension indépendante sur les 4 roues, moteur 4 cylindres à arbre à cames en tête, projecteurs orientables dans le même sens que les roues directrices et la statuette Vertige de la vitesse ornant le bouchon de radiateur. Il déposa de nombreux brevets concernant la suspension. Peu de modèles furent construits.

8 BERLIET - Marius Berliet- 1894-1902
Automobiles Marius Berliet
> 3 rue Michel Perret, Lyon-Brotteaux

Marius Berliet, ingénieur, construisit son premier moteur en 1894 et sa première voiture dénommée la Pantoufle en 1895. En 1899, il acquiert un local de 90 m2 au 56 rue Sully à Lyon puis loue en 1900 un atelier de 450 m², 1 rue Paul-Michel Perret. Il y construit des voiturettes à deux et trois places.

13 C.L.E.M. - Compagnie Lyonnaise d'Etudes Mécaniques. 1912-1913
> 108 cours Gambetta et 26, chemin de Grange-Rouge, Lyon.

CLEM constituée par François Servoz et Emile Perton. Gaston Bouvier chef des essais chez La Buire, étudia une voiturette à partir d'un moteur de la marque belge Fondu et d'un chassis de la marque Dupressoir. Trois modèles sortiront des ateliers, la 7HP, la 8HP et la 8/10 HP, pour la construction de voitures automobiles CLEM. Cette société sera cédée en 1913 à l'ingénieur Raymond de Bélair.

14 CHAPEAUX - Voitures E. Chapeaux, 1940-1942
> 24 rue Sully, Lyon.

Emile Chapeaux, ingénieur électricien construisit quatre automobiles électriques ainsi que des petits moteurs thermiques auxiliaires pour bicyclette dans les ateliers d'Ultima. Ces autos furents carrossées chez Declérieux (rue Vendôme). Il transforma aussi des Juvaquatre et 202 en éléctrique. Le contingentement des matières premières à l'occupation fin 1941 l'empêcha de continuer. Il étudia en 1968 un véhicule éléctrique en coupé deux places avec une autonomie de 100 Km pour une vitesse de 50 Km/h mais il n'y a pas eu de réalisation.

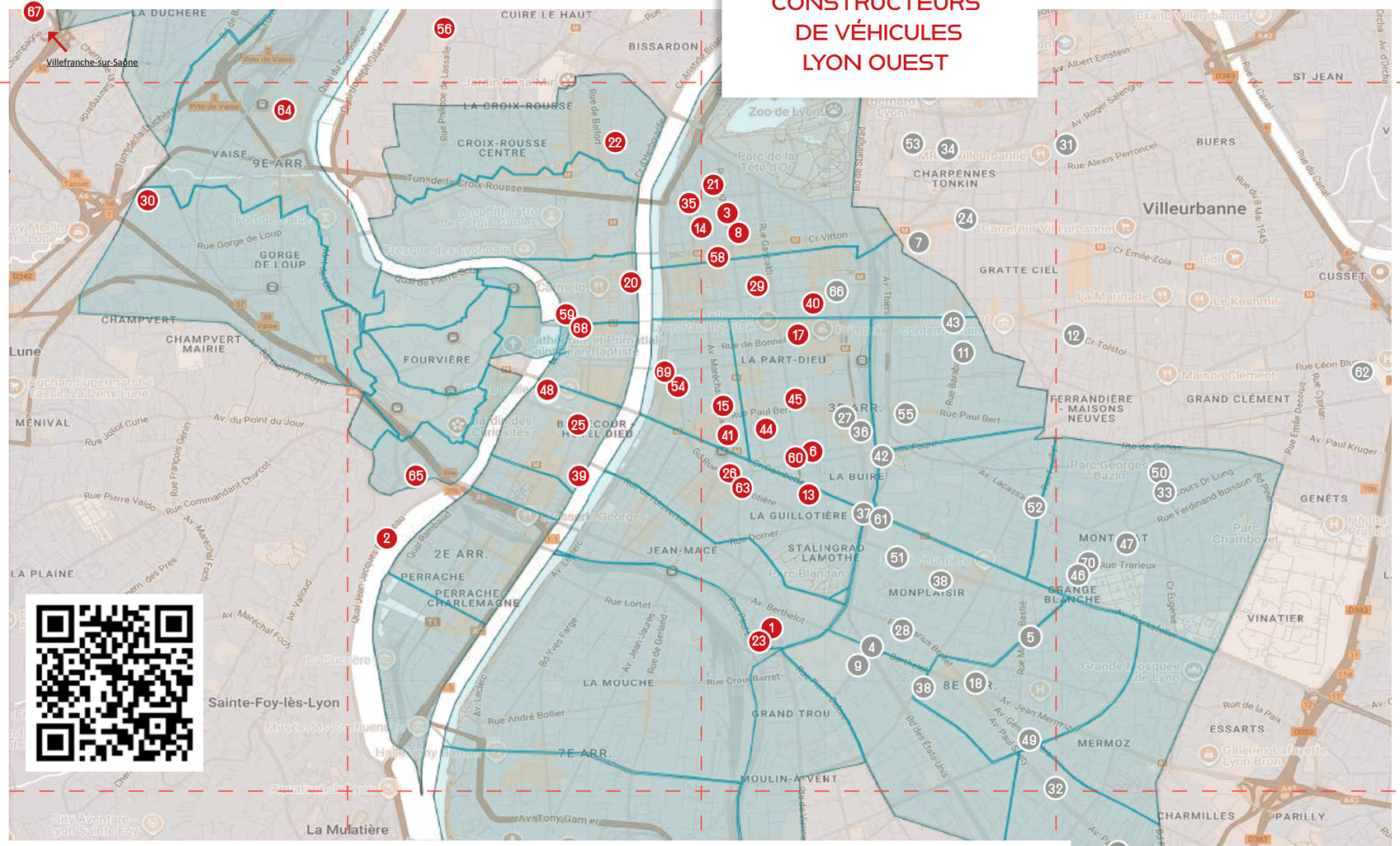
15 OMEGA, CHIMÈRE ET REINOR
> 20 avenue Félix Faure, Lyon

Marius Leconte Fils, 15 rue Bugeaud Lyon, dépose en 1905 la marque Oméga pour des cycles et motocyclettes. En 1915, le sellier Henri Gauthier, 111 cours Emile Zola à Lyon-Villeurbanne dépose la marque de cycles Chimère. En 1920 Henri Petitjean dépose la marque Reinor, 4 et 6 avenue Jean Jaurès à Lyon et sa manufacture. En 1925, Henri Gauthier & Léon Chapuis se réunissent pour former la société Chimère 20-22 av. Félix Faure, Lyon et en 1930 la maison Lecomte fondée en 1863, reprend la société Chimère qui construisit des motocyclettes de 1905 à 1914 et des cyclomoteurs de 1950 à 1957.

17 COLIBRI-1887 > *157 rue Moncey à Lyon*

L'industriel lyonnais Marius Patay, fabricant de moteurs électriques a construit en 1887 une locomotive routière qu'il baptisa "Colibri". Ce tricycle à vapeur pesait 700 kgs. Les autorités de l'époque l'avaient autorisé à circuler seulement sur des itinéraires bien définis : Lyon et Vénissieux, Lyon et l`Arbresle et Vaise - Place du Pont. Elles avaient également fixé sa vitesse à 8 km/h en ville et 20 km/h en rase campagne. Fut transformée par ses soins en locomotive à vapeur par l'adjonction d'un boggie avant. Le Colibri existe toujours et a été exposé au Palais de la Foire de Lyon en 1958.

CARTES DES CONSTRUCTEURS DE VÉHICULES LYON OUEST



20 CROCHAT Henry - 1905-1929
Usine > *8 quai de Retz, Lyon*
Siège social > 131 boulevard Ney, Paris

Le Parisien Henry Crochat, d'abord entrepreneur de transport, a fondé ses établissements en 1912 pour l'étude et la construction de tout matériel électrique ou de traction syStéme Crochat devenu la société des Véhicules à Transmission Electrique Crochat dite VTE Crochat (ou ETV). Henry Crochat aurait eu une usine à Lyon. L'ex-usine Cottereau de Dijon, sera apportée par Henry Crochat à la sphère des investisseurs Lyonnais pilotés par Henri Gauthier dans l'affaire du rachat des firmes Terrot et Magnat-Debon.

21 CROS Gustave 1913-1914
> Garage des Brotteaux, 40 rue de Créqui, Lyon

Automobile tout terrain à propulsion avec une hélice aérienne baptisée " La Coloniale". En 1912, le caporal mécanicien Gustave Cros équipa une voiture légère d'une hélice propulsive arrière à Biskra (Algérie). En 1913, au garage des Brotteaux, il présenta une auto identique. Cette auto fut essayée et exposée au garage rue de Créqui avant de partir début 1914 faire des démonstrations à Biskra dans le sud-algérien. Mais lors d'un parcours du raid Biskra-Tougourt-Ouargla, la voiture prit feu, se détruisant complétement.

22 DERONZIERE puis CROISIER de RONZIERE & Cie 1906-1908
> 8 rue Dumont-Durville, Lyon

Croisier de Ronzière & Cie, constructeur marque Deronzière puis "C de R" construit d'abord ses propres machines mais dès 1909, il fait construire ses moteurs chez Eugène Billion et ses cadres par la Manufacture Française d'Armes et de Cycles de Saint-Etienne. 1909-1920 - 7 quai de l'Est (quai de Serbie), Lyon. Auguste Cumin-Michelin rachète Deronzière et fonde en 1911 avec Franscisque-Emile Perton la Manufacture Lyonnaise de motocyclettes. Les motocyclettes de Ronzière seront aussi vendues en marques Supérior, Rupta et Ultima.

23 DEXTER 1905 - 1909
> Rue de Toulon, Lyon

Auguste FAURE auparavant constructeur de bicyclettes, construisit et homologua ses voitures sous sa marque Dexter qu'il avait déposée en 1902 pour des cycles et qu'il renouvela en 1905. En 1906, il sort quelques modèles de tourisme 25/35HP en six cylindres et des 40/50HP en quatre cylindres. En 1908 il sort deux grosses voitures de course à moteur de 120CV. L'une d'elle courut à la course de Limonest Les Chères et arriva deuxième. En 1909, l'usine est vendue à Catherine Dugoujon et Auguste Faure retourne aux cycles. Il y eut une continuation automobile marque Dexter jusqu'en 1914.

25 ELDIN ET LAGIER Auto-Garage Bellecour
1900 - 1902 > *21 place Bellecour, Lyon*

Louis Alphonse Eldin et Lagier, ingénieurs-constructeurs de voitures de leur système éponyme. A.Eldin, atelier 44 cours Suchet, Lyon, aurait fabriqué des pièces automobiles avant 1900, pour des voiturettes Barisien entre autres. Il a construit les moteurs 2 cylindres juxtaposés ainsi que les voiturettes Barisien en 1899 qui en étaient équipées. Il déposa différents brevets pour des perfectionnements aux moteurs. Alphonse Eldin en 1902 continuera seul la vente des autos et la construction de moteurs à l'Auto-Garage Bellecour.

26 ELECTRO-RENARD 1943 - 1946
> 11 avenue Jean-Jaurès, Lyon

Voiturette électrique Louis Renard. Deux types de voiturettes à carrosserie 2 places furent fabriquées, l'une avec trois roues, l'autre avec quatre roues avec une autonomie de 75 kms pour une vitesse de 35 km/h sous la marque Electro-Renard.

29 GABERT 1883 - 1897
> Rue Bugeaud, Lyon

Pierre Gabert fut un pionnier lyonnais de la locomotion mécanique. En 1883, cet artisan mécanicien installé rue Bugeaud à Lyon réalisa une locomotive routière dénommée "le fourgon Stéphanois", c'est-à-dire un véhicule à vapeur destiné au transport sur route plutôt qu'aux rails, marquant l'une des premières tentatives d'automobilité dans la région lyonnaise.

30 GORET 1897
> Impasse Bellefontaine, Lyon

François Goret, voiturette à moteur 3 cylindres à pétrole. Son carburateur détenait déjà le système de pointeau pour la régulation d'essence. Il y a eu un Emile Goret constructeur automobile à Paris en 1900 mais sans relation aucune.

35 Société KOEHLER ET ESCOFFIER 1912 - 1957
> 30 avenue de Noailles, Lyon

Fondée à Lyon en 1912 par l'ingénieur Marcel Koehler et le mécanicien Jules Escoffier, la marque Koehler & Escoffier se distingue vite en compétition. Après la mort d'Escoffier et la guerre, la société passe entre plusieurs mains avant d'être reprise en 1929 par Monet & Goyon. Fidèle à son moteur bicylindre en V, elle produira jusqu'en 1957 des motos puissantes et sportives, symboles de l'excellence mécanique lyonnaise.

39 Société F.LEDIN ET Cie 1901 - 1906
> 30 quai de la Charité, Lyon

Francisque Ledin fut inscrit dans l'annuaire automobile 1901 comme constructeur automobile à cette adresse. On le retrouve en 1906, toujours à la même adresse quelques années plus tard mais comme fournisseur général d'articles pour cycle et automobile sous le nom "Au Volta Cycles". La Sté aurait perduré jusqu'en 1918 selon Lucien Pouzet.

40 Automobiles LUC COURT
> 88-92 rue Robert, Lyon

Luc Court, ingénieur E.C.L. fabriquait de l'appareillage électrique depuis 1892. Après des tentatives avec des voitures électriques en 1898, en 1899 il construisit des voiturettes à moteur 2 cylindres horizontaux placé à l'avant, puis des modèles tourisme à moteur 2, 4 et 6 cylindres jusqu`à la grande guerre. Fournisseur de plus de mille camions à l`armée pendant la guerre 1914-1918 ainsi que des camionnettes aux PTT, la fabrication reprit après la guerre avec des voitures 4 cylindres de 12 et 20 hp jusqu'en 1936. La fabrication des camions a été arrêtée en 1941 (essence) et 1952 (diesel)

41 LUNANT
> 218 avenue de Saxe, Lyon

Très tôt, dès 1881, le caluirard Joseph Lunant s'intéressa à la motorisation à vapeur, aux moteurs rotatifs, aux moteurs à explosion et aux jantes recevant des pneumatiques et déposa pas moins de 10 brevets. Devenu ingénieur en 1889, il fonde en 1900 , la société de construction de Cycles et Automobiles J. Lunant, 218 avenue de Saxe à Lyon où il construisit des bicyclettes et une première voiture électrique. Entre 1906 et 1913, la maison J. Lunan produisit 7 types d'automobiles à pétrole et boîtes de vitesses de sa conception de 1, 2 et 4 cylindres de 1330 à 7433 cm3.

44 MIEUSSET - SA des Ets Mieusset,
> 152-154 route d'Heyrieux jusqu'en 1900
Ensuite > 17 rue du Gazomètre

Fondée en 1867, la maison Mieusset fabriquait moteurs fixes, pompes et extincteurs. Dès 1899, elle produit des automobiles primées en compétition. Devenue Société des Établissements Mieusset en 1904, elle développe divers modèles jusqu'à 60 CV et dépose plusieurs brevets. L'usine s'installe route d'Heyrieux en 1905. Dissoute en 1907, l'activité se poursuit sous Vincent Mieusset Fils jusqu'en 1914. Après 1914, la fabrication s'orientera vers les autopompes. Cessation en 1922.

45 MILLE 1897 - 1899
> 263 rue Garibaldi, Lyon

Joannès Mille déposa un brevet pour un tracteur à vapeur ou à pétrole s'adaptant à toute voiture, Il aurait construit deux tracteurs tirant une carriole, le tracteur étant dissimulé dans une enveloppe représentant un animal. Le premier fut un tracteur à vapeur dissimulé dans un cheval empaillé, le second était un tracteur à pétrole en forme de cygne, chaque exemplaire étant unique.

48 O.R.I.A.L. Office de Représentation Industrielle et Automobile de Lyon 1919 - 1928
> 11 rue du Plat, Lyon

Après la Grande Guerre, Joseph Voland s'installe à Lyon comme vendeur de voitures R.H. et Pierron. En août 1919, avec son banquier le comte Maurice de la Croix-Laval, il fonde l'Office de Représentation Industrielle et Automobile de Lyon (ORIAL) et dépose la marque. L'entreprise, installée à Villeurbanne, produit des motocyclettes et sidecars puissants, victorieux en compétition de 1921 à 1924. Mentionné jusqu'en 1928, ORIAL disparaît l'année suivante.

54 ROCHET FRERES 1897 - 1902
> 7 rue de la Part Dieu, puis 40 rue St Geneviève, Lyon

Jean François Rochet fut un des premiers constructeurs de vélocipèdes à Lyon. En 1891, son fils Claudius fabriqua un véhicule à deux places à trois roues. En 1895, la première voiturette fut fabriquée et servira de base expérimentale. Elle sortira sous le nom "Rochet Père et Fils". En 1898, Claudius Rochet construira un seul modèle en plusieurs exemplaires, d'une voiturette 2,25 CV de type vis à vis. En 1900, sera créée la Sté en commandite "Rochet Frères". Sera créée, une voiturette de 3 à 5 CV de type phaéton. Fin des activités en 1902.

56 S.L.I.M. Société Lyonnaise d'Industrie Mécanique 1918-1926 - dénommée SLIM-Pilain
> 5 Chemin du Vallon, Lyon-St-Clair

En août 1919, la Société des Automobiles Pilain céda ses actifs à la S.L.I.M. dirigée par l`ingénieur Adenot, qui transfère les ateliers à Saint-Clair. A partir de 1920, fabrication des modèles d'automobile, 12, 14 et 15 HP en torpédo 4 places à radiateur en coupe-vent. Il fabriqua un cyclecar 11HP. Fabricant de moteurs d'avions - 1922 (LECOT, agent distributeur pour le Sud-Est, 89 Rue de Marseille, Lyon), Freins sur les roues avant sur la 15CV.

58 S.T.A.L. Société de Transformations Automobile Lyonnaise
> 28 avenue Franklin-Roosevelt Bron,
et 13 rue Grillet Lyon 7e

En 1948 cette société débuta par la transformation de 4 cv Renault en réduisant la cylindrée sous 750 cm3, pour leur permettre de courir dans cette catégorie (les 4 cv d'usine concouraient en 1100 cm3). Les transformations concernaient la mécanique (moteur, freins, suspension] et la carrosserie. Par la suite la S.T.A.L. réalisa une barquette surbaissée à mécanique Renault. Plus de 50 S.T.A.L. furent livrées et certaines remportèrent de belles victoires. (d'après Lucien Loreille)

59 S.T.E.L.A Service Traction Electrique Légère et Agricole, Forges et Ateliers de Lyon (F.A.L.)
Usines >15 à 19 rue Jean Bourgey, Villeurbanne
Siège social > 8 à 12 quai St Antoine, Lyon

Dès le début de l'occupation les F.A.L. mettent en fabrication des véhicules électriques. La gamme comprenait des voitures cle tourisme, des fourgonnettes, des camions et des cars légers à 12 places. La seconde version était une élégante berline profilée à 4 portes, 5 places, le type "FICA". Elle était peinte en noir, pesait 2000 kgs, dont 1000 d`accumulateurs. S.T.E.L.A. cessa en 1948. (d'après Lucien Loreille).

60 SAP PILAIN Société des Automobiles Pilain (SAP) 1902-1918
> 33 rue de l'Abondance puis 17 (devenu le n°27) chemin de Monplaisir à Grange Rouge, Lyon-Monplaisir

François Pilain de retour à Lyon crée la Société des Automobiles Pilain dite SAP en 1902. Une gamme allant de 12 a 40 HP est construite jusqu'à la guerre. Ces voitures sont souvent à l'avant-garde de la technique. En 1912 une 10 HP Pilain battit plusieurs records de sa catégorie sur l'autodrome de Brooklands. Pendant la guerre, l'usine Pilain fut réquisitionnée par Hotchkiss de Saint-Denis qui y fabriquait du matériel militaire. Les brevets furent cédés à la S.L.I.M et la société revendue en 1918.

63 SPIDOS Cyclecars Spidos - 1921-1923
> 12 et 14 avenue Félix-Faure (angle de la rue Vendôme) Lyon
puis 125 route nationale à Bron (Rhone)

En 1921 Roger de Castella et Aimé Vassiaux fondent la société De Castella & Vassiaux dans un fonds commercial avec atelier de réparation de voitures automobiles. Là, outre l'activité de ce garage, ils décident de construire des cyclecars, pour ce faire, ils font appel à Jean-Marie Rault et déposent la marque Spidos.

64 TESTE & MORET 1898-1905
> 20 rue de la Claire, Lyon-Vaise

Constructeurs de voiturettes à pétrole à moteur De Dion Bouton. La Sté déposa de nombreux brevets à partir de 1898. Elle s'orientera vers la construction de voiturettes d'abord à vapeur ensuite à pétrole. Lors de l'exposition Universelle de 1900 à Paris la Sté obtiendra une médaille d'argent. Deux voiturettes Teste et Moret participeront à la coupe des voiturettes en 1900. La Sté se reconvertira vers la fabrication de câbles métalliques pour téléphériques et ponts suspendus. En 1905 Jules Moret rachètera l'usine et fabriquera des tubes d'acier pour véhicules.

65 ULTIMA - BOURBON A. & Cie, BILLION, Eugène DERONZIERE 1909-1910
> 103 Chemin de Choulans, Lyon

A. Bourbon et Cie constructeur BILLION Eugène 1909-1958
> 7 quai de l'Est puis 24 rue du Commandant-Faurax, Lyon.

Rachat de la marque Ultima par Eugène Billion en 1910 qui perfectionnait dès 1909 le moteur breveté par le Lyonnais Francisque Croizier-Deronzière. A partir de 1914, Eugène Billion produira ses propres motocyclettes. Fabricant d'abord de moteurs pour motos de 1906 à 1914. A partir de 1914, les motos fabriquées par Eugéne Billion sortent sous la marque Ultima en 350 et 500 cm3. Arrêt de la société en 1958.

67 VERMOREL 1898 - 1930
> rue François Giraud, Villefranche-sur Saône

Les autos Vermorel n'étaient pas révolutionnaires mais étudiées et réalisées avec soin. Elles ont su s'imposer pendant 30 ans face à la concurrence. La première automobile présentée à l'Exposition Universelle de 1900 reçut deux grand prix. François Pilain quitte l'entreprise en 1902, et l'ingénieur Givaudan lui succèdera en 1906. En 1908, avec un nouveau châssis, la Vermorel gagne la course au Mont Ventoux suivie par une autre victoire au Mont Pilat. Les premiers camions sortiront de l'usine en 1910. En 1925, réorientation sur des modèles plus petits. Production jusqu'en 1930.

68 VIRATELLE Sté Anonyme des Motocyclettes et Automobiles 1918-1924
> 20 rue Centrale avec usine 7-11 rue Jean Bourgey, Lyon.

Marcel Viratelle rencontre l'attaché de la banque Lyonnaise J. Thaillandier et Cie, Jean Chauffour avec lequel il forme la SA des motocyclettes et automobiles Viratelle. Marcel Viratelle dépose en 1921 sa marque mais il fallut attendre août 1921 pour que la 1ère nouvelle motocyclette Viratelle sorte en production. Sitôt les 1ers succès sportifs et commerciaux acquis, la banque J. Thaillandier et Cie contraint Marcel Viratelle à quitter la région Lyonnaise pour Paris.

69 VIROT
> E.C.L. 20 quai Augagneur, Lyon

Le maitre-ouvrier Virot chef des ateliers de mécanique à l'Ecole Centrale Lyonnaise a construit une automobile à vapeur en 1872. Un second exemplaire de cet engin est construit en 1884 dans les ateliers de l'E.C.L Chaque élève y possédait sa pièce personnelle. Il avait 3 roues, pesait 400 kgs et pouvait atteindre 35 km/h. En tirant une charrette hippomobile dans laquelle 9 personnes avaient pris place M. Virot fit un jour le voyage de Lyon à Villefranche en une heure trois-quart. (d'après Lucien Loreille)

L'AVENTURE DES MARQUES LYONNAISES

Si la construction automobile a depuis longtemps quitté la capitale des Gaules, Lyon fut, au début du siècle dernier, un véritable terrain d'expérimentation pour les passionnés de mécanique. Sans rivaliser avec Paris par le volume de production, la ville abritait une véritable école automobile lyonnaise . Entre 1896 et 1947, plus de cent constructeurs se sont lancés dans l'aventure, s'appuyant sur une industrie mécanique déjà florissante – notamment au service de la soierie – et sur une bourgeoisie désireuse de s'initier aux plaisirs de l'automobile.

Ce savoir-faire exceptionnel, qui a marqué l'histoire automobile française, est remis en lumière à travers le plateau des marques lyonnaises disparues, installé dans le Hall 7.
Dix neuf voitures, issues de 14 constructeurs emblématiques - Audibert et Lavirotte, La Buire, Cottin Desgouttes, Rochet Schneider, Vemorel, Philos, Jean Gras, Luc Court, Fournier Marcadier, Pilain et d'autres - y sont exposées.

En complément, le stand des 3A-Historique voisin (D19 hall 7) enrichira ce travail de mémoire avec une moto Rhonyx 500 cm³ produite à Lyon, un rare modèle de course Follis à moteur Gnome Rhône et une barquette Follis équipée d'un V12 Ferrari.

Plan du plateau et descriptif des 19 voitures :

1 - Aubibert et Lavirotte A - 1898
Carrosserie vis-à-vis 4 places. Moteur bicyclindre horizontal Audibert et Lavirotte à essence de pétrole breveté et à soupapes d'admission donnant une puissance de 12 CV.
Boîte de vitesses Audibert et Lavirotte brevetée à 3 rapports et marche arrière. Poids : 853 kg.
Vitesse en ordre de marche environ 35 km/h.

2 - Pilain 4 .- O - 1911
Camionnette. Bloc moteur Pilain 4 cylindres de 1943 cm3 (course : 110 mm alésage : 75mm) donnant une puissance de 10 CV. Boîte de vitesses Pilain à 4 rapports et marche arrière. Poids du châssis : 600 kg.

3 - Vermorel
N - 1913 Runabout. Bloc moteur type N.8HP, 4 cylindres de 1505 cm3 (course : 110 mm alésage : 66 mm) donnant une puissance de 8 CV. Boîte de vitesses Pilain brevetée à 4 rapports et marche arrière. Poids du châssis : 600 kg.

4 - Diederichs A.2 - 1913
Torpédo. Bloc moteur 4 cylindres de 2154 cm3 (course : 140 mm alésage : 70 mm) donnant une puissance de 12 CV.
Boîte de vitesses à 3 rapports et marche arrière.
Poids du châssis : 1050 kg.

5 - Berliet A.I 22HP - 1911
Torpédo. Bloc moteur Berliet 4 cylindres de 4500 cm3 (course : 140 mm alésage : 100 mm) donnant une puissance de 22 CV. Boîte de vitesses Berliet à 4 rapports et marche arrière. Poids du châssis : 1480 kg.

6 - Rochet - Schneider Série 11000 A - 1912
Double phaëton 4 places. Bloc moteur Rochet - Schneider 4 cylindres de 2613 cm3 (course : 130 mm alésage : 80 mm) donnant une puissance de 12 CV.
Boîte de vitesses Rochet - Schneider à 4 rapports et marche arrière. Poids du châssis : 975 kg.

7 - Rochet - Schneider Série 11000 - 1912
Double phaëton 4 places. Bloc moteur Rochet - Schneider 4 cylindres de 2613 cm3 (course : 130 mm alésage : 80 mm) donnant une puissance de 12 CV. Boîte de vitesses Rochet - Schneider à 4 rapports et marche arrière. Poids du châssis : 975 kg.

8 - Cottin & Desgouttes D. 12HP cardan - 1911
Torpédo. Bloc moteur 4 cylindres de 3126cm3 (course : 160 mm, alésage : 80 mm) donnant une puissance de 12 CV. Boîte de vitesses à 4 rapports et marche arrière. Poids du châssis : 1480 kg

9 - Rochet - Schneider Série 93000 - 1910
Berline. Bloc moteur monobloc Rochet - Schneider 4 cylindres de 3685 cm3 (course : 130 mm alésage : 95 mm) donnant une puissance de 19 CV. Boîte de vitesses Rochet - Schneider à 4 rapports et marche arrière. Poids du châssis : 950 kg.

10 - Berliet V.R.D.19 - 1932
Grande berline 7 places. Bloc moteur Berliet 4 cylindres de 3308 cm3 (course : 130 mm alésage : 90 mm) donnant une puissance de 19 CV. Boîte de vitesses Berliet à 3 rapports et marche arrière. Poids du châssis : 1414 kg. Cette limousine avait été emmurée au décès du propriétaire en 1957 et redécouverte en 2016 par sa petite fille qui en a fait don à la fondation Berliet en Janvier 2017.

11 - Cottin & Desgouttes M.3.L. 16HP - 1924
Pour sa participation au Grand Prix de l'ACF de 1924 à Lyon, la firme Cottin & Desgouttes prépara plusieurs châssis de sa nouvelle M.3.L. 16HP de 1923. Cottin & Desgouttes prépara trois voitures et les engagea carrossées en torpédo les 1er et 2 août sur le circuit de Givors. Confiées à ses pilotes lyonnais Delalande, Delacharnay et Colas, ces deux derniers s'octroyèrent après plus de 3 heures d'épreuve, les 2 premières places de leur catégorie. Bloc-moteur Cottin & Degouttes à 3 soupapes en tête par cylindre de 2986 cm3 (course : 83 mm alésage 138 mm) donnant une puissance de 16 CV. Boîte de vitesses Cottin & Desgouttes à 4 rapports et marche arrière. Vitesse maximum : 130 km/h.
Poids :1350 kgs.

12 - Luc Court H4 S. - 1928
Faux cabriolet 3 places avec spider. 2ème et dernière série de ce châssis dont la mise en circulation débuta en février 1925 et commandée avec une carrosserie spéciale pour une place supplémentaire demandée par le client. Bloc moteur 4 cylindres de 2154 cm3 (course : 140 mm alésage : 70 mm) donnant une puissance de 12CV. Boîte de vitesses à 4 rapports et marche arrière. Poids du châssis : 980 kg.

13 - La Buire 10 A - 1929
Torpédo ponté usine 4 places et 2 strapontins
Bloc moteur Pilain 4 cylindres de 1847 cm3 (course : 120 mm alésage : 70 mm) donnant une puissance de 29 CV. Boîte de vitesses à 4 rapports et marche arrière.Poids du châssis :1080 kg.

14 - Berliet V.I.R.S.11 - 1935
Cabriolet. Bloc moteur Berliet 4 cylindres de 2002 cm3 (course : 80 mm alésage : 99,6 mm) donnant une puissance de 11 CV.
Boîte de vitesses Berliet à 4 rapports et marche arrière.
Poids du châssis : 1100 kg. Voiture livrée neuve à Lyon à un boucher à Montchat, il s'en servait avec une remorque pour ramener des animaux des fermes.

15 - Fournier Marcadier Barzoi K - 1975
Coupé. Bloc moteur R8 Gordini 4 cylindres de 1296 cm3 donnant 103 CV. Boîte de vitesses R8 Gordini 353 à 4 rapports et marche arrière. Vitesse maximum : 180 km/h. Poids du châssis : 560 kg.

16 - Mieusset J - 1908
Voiture de pompier. Bloc moteur 2 cylindres de 1271 cm3 (course : 112 mm alésage : 85 mm. Boîte de vitesses à 3 rapports et marche arrière. Poids du châssis : 2180 kg. Avec moto pompe système Mieusset débit 750 litres /minute avec deux lances et une grande échelle.

17 - New Map Solyto - 1947
Inspirée par la carrosserie monocoque à cabine avancée de la camionnette à traction avant Chenard et Walker type CPV à moteur Peugeot que ce dernier commercialise sous son type D3, la SA Fabrique Lyonnaise de motocyclette New-Map - pour Martin Amilcar et Paul – met en production en 1947 son Solyto. Solyto est l'apocope de la Société LYonnaise de TOlerie, filiale de New-Map. C'est une voiturette sans permis (microcar), un tricycle utilitaire à 2 places, à bloc moteur 2 temps lyonnais Ultima, puis Ydral, Sotecma et enfin conçu par Joseph Spaleek avec des pièces Gnôme & Rhône lorsque Solyto passa sous le contrôle de la société de matériel électrique KV. La production cessa en 1974. Bloc moteur monocylindre 2 temps de 125 cm3 donnant une puissance de 4 CV entrainant un variateur. Vitesse : 55 km/h. Poids du châssis : 480 kg.

18 - Vermorel LO - 1916
Torpédo. Bloc moteur 4 cylindres de 2297 cm3 (course : 130 mm alésage : 75 mm) donnant une puissance de 10 CV. Boîte de vitesses à 4 rapports et marche arrière. Poids du châssis : 1320 kg.

19 - Cottin & Desgouttes VB - 1931
Berline. Sa suspension brevetée fera dénommer commercialement cette voiture comme Sans Secousse. Bloc moteur 6 cylindres de 2491cm3 (course : 102 mm alésage : 72 mm) donnant une puissance de 14 CV. Boîte de vitesses à 4 rapports et marche arrière. Poids du châssis : 1200 kg.

4 AUDIBERT ET LAVIROTTE - Société Anonyme des Etablissements Audibert et Lavirotte.
> 12 rue des Quatre-Maisons, Lyon- Monplaisir

Maurice Audibert construit en 1894 quatre trains Scotte et un moteur à pétrole à ladite adresse familiale. Il fonde en 1896 avec Émile Lavirotte la société Audibert & Lavirotte, première usine du sud lyonnais dédiée à l'automobile. L'entreprise connaît un essor rapide grâce à ses modèles variés et ses innovations mécaniques et remporte des succès sportifs. En 1901, elle produit 31 % des voitures du Rhône, mais la crise financière la fait liquider la même année. Dès 1902, Marius Berliet rachètera le site.

5 BARRON-VIALLE ET CIE
> 32 Chemin des Alouettes, Lyon

Société BARRON-VIALLE et Cie, 32 ch. des Alouettes Lyon. L'ingénieur Anselme Barron, le carrossier Antoine Vialle et Joseph Elie Aubert (commanditaire) fondent la société Barron et Vialle, spécialisée dans la construction de véhicules industriels. La carrosserie, impasse des Quatre Maisons à Lyon, poursuivra ses activités comme "Carrosserie de luxe et de tourisme A.Vialle". L'usine du ch. des Alouettes deviendra "Barron, Vialle et Cie". En 1914, l'atelier se consacre à l'effort de guerre et la fabrication des Caudron G3 et G4. En 1923, plusieurs types de voitures de 6 et 8 cylindres seront construites. Cessation d'activité en 1929.

7 BENOIT-GONIN
> 5 et 5bis rue Cité-Delassale, Lyon-les-Charpennes

En 1908, l'horloger-orfèvre Alexandre Benoit-Gonin ouvre son atelier de fabrication de cadres de motocyclettes 5 et 5 bis rue cité-Delassalle, Lyon. Les premières machines étaient équipées de moteurs lyonnais Givaudan puis Zedel et Moser suisses, et italo-courbevoisin Anzani. Les motos Benoit-Gonin connurent de beaux succès régionaux en compétition. Après la Grande Guerre, Benoit-Gonin poursuivit la construction de cadres recevant des moteurs suisses MAG V-Twins de 700 à 750 cm3. La société Benoit-Gonin Frères disparaît en 1926.

9 BERLIET Monplaisir 1902-1916
Automobiles M. Berliet
> 12 rue des Quatre Maisons à Lyon-Monplaisir

A partir de 1902, il acquiert les usines Audibert et Lavirotte qui deviennent l'usine Berliet de Monplaisir, usines A et B. En 1905, il y construit ses premiers camions. L'usine fournira pour l'effort de guerre entre 1914 et 1918, bon nombre d'obus et de camions pour l'armée.

10 BERLIET Vénissieux - Marius Berliet- 1916-1939 puis Paul Berliet 1949 - 1967

Marius Berliet acquiert en 1915 les terrains sis à Vénissieux sur plusieurs hectares. Il y continuera sa production d'automobiles et de camions. Les automobiles s'arrêteront en 1939, L'usine sera mise sous séquestre en 1945 jusqu'en 1949. Avec l'accord capitalistique, Michelin devient propriétaire de Berliet en 1967, puis fusionnera avec Saviem pour former RVI. Le nom Berliet disparait en 1980.

11 BUFFAUD & ROBATEL 1892-1902
> 59 chemin de Baraban, Lyon.

En 1892, Benoît Buffaud s'associe avec son gendre Tobie Robatel pour former B. Buffaud & T. Robatel puis les Ateliers T. Robatel et J Buffaud et Cie en 1895 et fabriqua une locomotive routière. En 1892, il construira les omnibus à vapeur Scotte. Les Trains Scotte sortiront des ateliers de Buffaud et Robatel pour la France entière. Pour l'armée, elle construira un tracteur pour les services de l'artillerie et du génie. D'autres en versions civiles seront équipées d'une remorque.

12 BURLAT Moteurs rotatifs Burlat Frères
> 85 bis cours Lafayette prolongé, Lyon

En 1898 la fratrie ligérienne Mathieu, Joannes, Eugène et Joseph Burlat, s'installent à Lyon comme quincaillers et construisent un premier moteur à pétrole rotatif selon l'engrenage de La Hyre. En 1901, ils fondent la Société Burlat Frères 85 bis cours Lafayette prolongé et en mai 1905, cette société produit sa première voiture à moteur rotatif Burlat Frères type force 16 H.P. Le moteur est à 4 temps, à soupapes desmodromiques, à refroidissement à air de 3769,9 cm3 (100x120 mm) et avec un vilebrequin contre-rotatif. Suivirent voitures et camions. Fin en 1914.

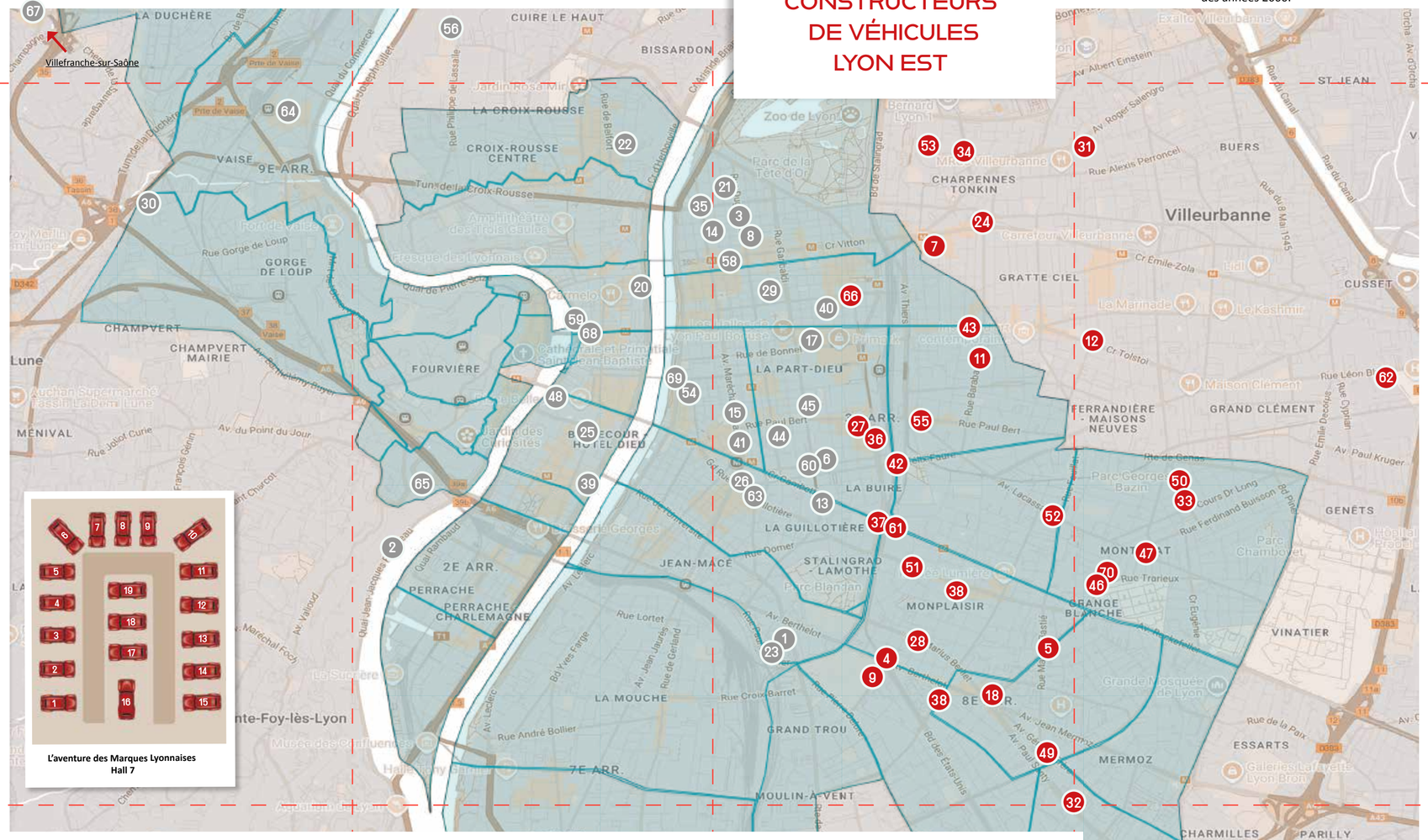
16 COGNET-DE-SEYNES puis "C de S"
Atelier de Constructions mécaniques Cognet-de-Seynes 1907-1926
> 177 route d'Heyrieux, Lyon

En 1907, Edouard de Seynes s'associe à Victor Cognet, déjà constructeur à cette adresse d'une boîte de vitesses. En 1913, ils débutent la production en série d'automobiles après avoir créé plusieurs prototypes en 1912. De 1920 à 1921, sous la direction de P. Ducerf, la marque "C de S" fabrique de nouveaux modèles. De 1921 à 1926, Edouard de Seynes relance la marque sous le nom de "Cognet-de-Seynes". Le catalogue de 1922 propose plusieurs modèles, dont deux utilitaires.

18 Automobiles COTTIN & DESGOUTTES 1905-1933
> 3 place du Bachut, Lyon Monplaisir

Après avoir travaillé pour AUDIBERT-LAVIROTTE, puis BERLIET, M. Pierre DESGOUTTES fonda en janvier 1905 la "Société des Automobiles P.DESGOUTTES et Cie", place du Bachut à Lyon qui devint "Automobiles COTTIN-DESGOUTTES" en fèvrier 1906. Outre des camions et autocars réputés, de nombreux modèles de tourisme et de compétition, construits avant la grande guerre glanèrent de nombreux prix. Ensuite, le plus célèbre fut le "M3-S" classé 1er et 2ème au grand Prix de l`ACF 1924. Le fameux modèle Sans -Secousse, à 4 roues indépendantes, sorti en 1926 fut construit jusqu'en 1933.

CARTES DES CONSTRUCTEURS DE VÉHICULES LYON EST



L'aventure des Marques Lyonnaises
Hall 7

47 NEW-MAP - Fabrique Lyonnaise des Motocycles New-Map 1926 - 1964 ***> 122 Chemin des Pins, Lyon***

Fondée en 1926 à Lyon par Paul et Amilcar Martin, la marque New-Map succède au commerce de cycles créé par Joseph Martin en 1898. Devenue en 1937 la Fabrique Lyonnaise de Motocyclettes

New-Map pour nouvelle société (New) Martin Amilcar et Paul (MAP), elle produit motos, voiturettes Baby (1938) et tricycles utilitaires Solyto (1952-1958). Installée rue Rockefeller en 1958, l'entreprise décline progressivement avant de disparaître en 1964.

49 PARIS-RHÔNE - Société de Paris et du Rhône
> 83 Chemin de Saint Priest

Au début de l'occupation en 1941-42, la grande firme d'appareillage électrique mit en fabrication une série de voiturettes électriques, à 3 roues. Dessinées par l'ingénieur Lanoy, elles étaient connues sous le nom de "Baby-Rhône". Les carrosseries étaient faites dans les ateliers voisins de Faurax et Chaussende et existaient en 3 versions : décapotable 2 places, coupé tôle 2 places et fourgonnette de livraison. (d'après Lucien Loreille)

50 PHILOS - Automobiles Philos. 1913-1926
> 16 rue Louis (1913) et rue Antoinette, Lyon Montchat

Bernard, Barbier et Cie devenu Etablissements Philos. Courtout associé amène la marque Philos, Thabaut, Chaymol, constructeurs, et enfin S.A. Nouvelle des Automobiles Philos (1920), siège social 55 avenue des Champs Elysées, Paris, et usine 16 rue Louis, Lyon Montchat. En 1913, la premiere voiturette Philos fut une 6/8 HP 4 cylindres à moteur BALLOT, puis en 1914 une 8/10 HP. En 1914 la Sté fabriquera pour l'armée des voiturettes comme véhicules de liaison jusqu'en 1918. Production à Lyon jusqu'en 1925.

51 PILAIN Sté des Voiture Automobiles et Moteurs F. PILAIN & Cie. 1897 - 1898
> 60 grande Rue de Monplaisir, Lyon

François Pilain ne resta qu'un an en fonction du 05 mars 1897 au 25 février 1898. Auparavant, en 1894, François Pilain s'établissait en "Sté François Pilain et Cie", atelier de mécanique. Il déposa plusieurs brevets en 1893. En 1895, il se tourna vers l'automobile avec différents brevets pour un carburateur en 1895, suivi en 1896 pour un nouveau joint de cardan pour transmission aux voitures automobiles dit système Pilain. En 1897 il fabriqua une voiturette à 4 places. Il partit chez Vermorel en 1898.

52 REINHARD - Sté de constructions des Moteurs Reinhard 1910 - 1914 ***> 101 Chemin des Pins, Lyon***

Il déposa un brevet en 1910 pour une nouvelle distribution supprimant les soupapes classiques, puis il ajouta 3 brevets additionnels à son brevet initial, le premier en 1911, 1912 et 1913. Valentin Reinhard construisit une vingtaine de modèle, dont six s'apellérent "La Mélanie". Un anglais au nom de Rutherforth créera à Londres une filiale dénommée "Sté de Constructions des Moteurs Reinhard Limited". Les moteurs sans soupapes à distributeurs rotatifs étaient des quatre cylindres.

53 RHONS'ON - RHONSON - RHONSONNNETTE-ISOLA Manufacture de Cycles, Tricycles et Autos pour enfants Rivet & Cie ***> 195 avenue Félix Faure, Lyon***

Créée en 1926 au 26, rue Phélypeaux, Villeurbanne, cette manufacture dépose les marques Le Petit Poucet, Rhonson et Rhons'on pour entre "Rhône et Saône". En 1940, Lucien et Robert Blettel, et Paul Rousset, reprennent les marques et continuent l'activité cycles jusqu'en 1945. Auguste Bertin a ensuite acquis les marques et les stocks, et construit une usine 195 avenue Félix Faure, Lyon. En 1950, Rhonson a vendu plus de 115.000 cyclomoteurs. Marques disparues en 1967.

55 ROCHET-SCHNEIDER - Ets Lyonnais Rochet-Schneider 1896 - 1931
Usine > 4 place Saint-Potin puis 202 rue Paul Bert et enfin 57 chemin du Feuillat, Lyon

En 1892, fut créée la Sté au nom collectif "Ed.Rochet et Th. Schneider" avec pour objet la fabrication, la vente et la réparation des vélocipédes, 4 place St Pothin, Lyon. En 1896, la Sté devient "Sté Lyonnaise des Vélocipèdes et Automobiles Rochet et Schneider" , 202 rue Paul Bert. En 1899, elle prend le nom "Sté Lyonnaise de Construction Automobiles Rochet et Schneider" avec usine au 202 rue Paul Bert et magasin au 93 avenue de Saxe, Lyon. Poursuite de l'activité jusqu'en 1950.

57 S.O.M.U.A. - 1938
> Chemin des Charretières, Vénissieux

Société d'Outillage Mécanique et d'Usinage d'Artillerie à Saint-Ouen, usine de Vénissieux, matériel électrique SW, véhicule automobile "Trolleybus". Elle deviendra la SNAV.

61 SAURER
> 252 cours Gambetta, Lyon

La fabrication de châssis de camions Saurer à Lyon au XXe siècle s'inscrit dans l'histoire industrielle lyonnaise, marquée par l'expansion de la marque suisse Saurer en France dès 1910, et par l'activité importante d'une succursale lyonnaise dès 1912, notamment au 252 cours Gambetta. La succursale Saurer de Lyon assurait le montage et l'assemblage de camions produits sous licence Saurer, leader suisse dans les poids lourds. L'activité s'intensifie autour des années 1930, avec la production de modèles emblématiques tels que le Saurer 1CRD, conçu en 1936 à Lyon pour répondre aux besoins du marché français.

62 SOVEL et SLEVE - Sté des Véhicules Electriques Industriels ***> 154 route de Crémieu, Villeurbanne***

En 1925, est fondée la SOciété des Véhicules ELectriques dite SOVEL 1, rue Taitbout à Paris avec une usine à Saint-Étienne. Marc Vincent et Schlumberger et Cie fondent à Lyon en 1927, pour la location de camions Sovel la Société Lyonnaise pour l'Exploitation des Véhicules Electriques dite Sleve. La Compagnie Générale d'Electricité a investi dans SOVEL fin 1939 et transfère toute la production à Villeurbanne. SOVEL rétrofite des camions Chenard & Walcker, Citroën et Latil et produit ses propres véhicules industriels dès 1941.

19 COURB C-ZEN - 2008 - Sté COURB Henry - Jean-Yves CASTELLON et Hervé ARNAUD concepteurs
> 36 rue du Lyonnais - 69800 Saint-Priest

Jean-Yves Castellon et Hervé Arnaud sont les cofondateurs de la jeune entreprise française Courb qui a développé la voiturette électrique C-Zen. Présenté au mondial de l'auto 2008, le nom C-Zen signifie Zéro Émission Nocive, soulignant l'engagement de

l'entreprise envers l'écologie. Ce véhicule, qui se classe comme un quadricycle, est conçu pour être conduit à partir de 16 ans avec un permis B1. Il est équipé d'un moteur électrique de 12 kW et d'un pack de batteries lithium-ion.

24 DIEDERICHS - Sté des Automobiles Diederich 1912-1914
> 6 petite rue Neuve, Villeurbanne (Charpennes)

D'origine Prussienne, les Dietrichs s'installent à Monsviller (67) vers 1832 puis à Beaurepaire en 1855 et enfin à Bourgoin et à Jallieu où ils francisent leur nom en Diederichs. En 1888 des brevets avaient été déposés pour un carburateur et en 1889 pour un moteur à hydrocarbure. La Sté présenta ce moteur à pétrole à 4 temps à l'exposition Universelle de Paris en 1889. C'est Guillaume Diederich de Ste-Colombe-lès-Vienne qui décida de se tourner vers l'automobile en 1912 avec des autos à moteur Luc Court.

27 FOLLIS ***> 10 à 16 rue Danton, Lyon***

L'italien Giuseppe (Joseph) Follis migre en France en 1922 où il devient employé puis responsable de production des établissements Morel & Vana, bicyclettes de marque Fortis. En 1932, Joseph s'installe comme cadreur 19, rue Danton à Lyon. En 1947, la maison J. Follis se tourne vers les deux roues

à moteurs. François Follis dirige ensuite la société qui fabrique jusqu'à 1000 machines par mois. Début 1950, il fait ériger au 17 av. Gladel à Craponne une usine d'où seront produits jusqu'en 1959 47000 cyclomoteurs, 24000 vélomoteurs et 3000 motocyclettes. Disparition à la fin des années 2000.

66 VARGOZ - Sté des Véhicules Electriques Industriels
> 89 rue Ney, Lyon

En 1922 1'ingénieur lyonnais Adolphe Vargoz a construit un véhicule automobile capable de rouler sur route et de voguer sur l'eau. Les 4 roues étaient motrices et directrices et munies de palettes pour la propulsion dans l'eau. Les premiers essais eurent lieu sur le Rhône près du pont Morand où l'amphibie évolua à la vitesse de 12 km/h. Ensuite M. Vargoz descendit le fleuve jusqu'à Vienne. Il fit également des essais à Jonage. Le moteur était un 14 HP emprunté à une Ford. (d'après Lucien Loreille)

70 VITRAC - DUGELAY 1907 - 1908
> 50 chemin Montchat, Lyon

1er camion type A série 1 homologué en 1906. Il participa le 26 avril 1908 à la course de côte de Limonest et obtint un prix dans la première catégorie avec Berliet. Cette Sté a été rachetée en 1908 par M. Christolhomme, fabricant de camions automobiles à la même adresse et fut déclarée en faillite le 3 février. 1912.

28 FOURNIER MARCADIER 1963 - 1983
> Rue Marius Berliet, Lyon

André Marcadier en 1947 s'emploie à la réalisation de cycles en matériau léger. Il décide de construire des karts en 1961. La maîtrise de l'acier et du duralumin permet à l'entreprise de proposer des modèles ultra-légers qui font leurs preuves en compétition. André Marcadier est sacré Champion d'Europe en endurance sur ses créations. Après la rencontre avec Collin Chapman, il rencontre le carrossier Lyonnais Marcel Fournier pour construire des voitures de course en kit donnant naissance à la Sté Fournier-Marcadier. Production jusqu'en 1980.

31 INTER Société Nationale de Construction Aéronautique du Nord 1953-1956
> Rue de la Filature, Villeurbanne

Construit par la Société de Construction Aéronautique du Nord (SCAN), fabrication de microcars (scooters à trois roues carénés) à moteur Ydral, monocylindre de 125 cm3, placé à l`arrière .

32 ISOBLOC - Véhicule Isobloc 1939 - 1952
> 26 rue Marbeuf, Paris, puis 3 place du Bachut, Lyon avec usine 139 route d'Heyrieux, Lyon et bureaux 4 rue Leroux, Paris, et 9 boulevard Baudin, Alger.

Fondée en 1939, cette firme lança des autocars sans châssis à carcasse en tubes soudés, construits sous licence américaine GARWOOD. Transfert du siège social au 9 rue du Mont-Thabor, Paris en août 1950. Fondée par le carrossier Ardéchois Joseph Besset et devenue en 1952 la Société d'Automobiles et Carrosseries d'Annonay dite S.A.C.A qui fut rachetée par Saviem en 1956. L'usine place du Bachut fut vendue.

33 JEAN GRAS - Automobiles Jean Gras - 1924 - 1928
Siège social > 6 rue Ernest Issy-les-Moulineaux
Usine > 16 rue Louis et 17 rue Antoinette (ancienne usine Philos) Lyon Montchat

En 1925. les autos étaient des quatre cylindres de 1200, 1500 et 1600 cm3 avec une majorité de "taxis". En 1926, il présente au salon de l'Auto, la "Jean Gras Six", avec le slogan "une six pour le prix d'une quatre ". Il produisit aussi des camionnettes de 300 et 500 kg. Reprise en 1926 de la marque Philos. A partir de 1927 les SIX étaient construites dans cette usine anciennement Philos . Dissolution de la Sté en 1928.

34 KLAUSS 1894 - 1901
> 29 avenue du Grand Champ, Lyon

Theophile Klauss, déposa deux brevets en 1896 pour un système perfectionné de voiture automobile et en 1897 en addition du brevet initial pour une modifcation de carburateur.
Le tricycle sans carburateur, sans eau et sans chaine de 250 kg est actionné par un moteur à pétrole avec une transmission par courroie aux roues arrière. Un quadricycle sera construit après. Il s'inscrira à la course Paris-Rouen de 1894 mais les deux véhicules inscrits ne se présentèrent pas au départ. Idem pour la course Paris-Bordeaux 1895, un tricycle à pétrole inscrit mais non partant.

36 LA BUIRE - Société Nouvelle des Etablissements l'Horme et de la Buire, Chantier de la Buire.
> Boulevard de la Part-Dieu, Lyon

Fondée en 1905 la SA des Automobiles de la Buire devint en 1909 la Société Nouvelle de la Buire Automobile, transférée en 1921 274 grande-rue de Monplaisir. Après des tricycles à vapeur Serpollet et des camions et omnibus à vapeur Scotte, les premières voitures à pétrole La Buire sortent en 1904. Engagées dans les courses elles connaissent aussitôt de retentissantes victoires. Après les hostilités et jusqu'en 1928, l'usine de Monplaisir construit des voitures de tourisme et sport, et des camions.

37 LA CLAUDINE, WINCKLER et LUMIERE 1913-1915
> 231 cours Gambetta, Lyon

MM Winckler et Lumière, constructeurs de voiturettes (inférieures à 500 Kg) à moteur Janvier (Janvier, constructeur de moteur automobile, 14 rue d'Alésia, Paris). L'auto était équipée d'une boite et d'un pont Luc-Court. Le radiateur était en coupe-vent. Le moteur était un 10 HP à haut rendement.

38 LA MOUETTE 1908 - 1924
> 17 Chemin de Combe Blanche, Lyon

Joanny Faure déposa à partir de 1908 différents brevets pour des perfectionnements à l'automobile et ceci jusqu'en 1937. Il fabriqua deux automobiles de 8 à 10 HP à moteur monocylindre en 1908 puis 4 cylindres avec la traction aux roues avant. Il fabriqua aussi une voiture de course à deux places et moteur 4 cylindres. Il se reconvertira en 1934 au 244 avenue Berthelot en fabricant de pistons et de vilebrequins. Il déposa différents brevets dont un pour un système de transmission aux roues avant pour automobile, révolutionnaire pour l'époque.

42 MARMONIER - Ets Marmonier Fils
> Cours de Villeurbanne, Villeurbanne

Fondée à Lyon en 1855, cette firme fabriquait du matériel agricole et des pressoirs. Ils ont inventé le pressoir dit "à l'américaine". En 1885, Victor Marmonier construisit pour son propre usage une voiture à vapeur avec générateur instantané (brevet du 17 juillet 1882). Elle était sous la forme d'un tricycle à roue avant directrice et deux roues arrière de grand diamètre, basé sur un principe différent de Serpollet et antérieur. Les Marmonier se sont intéressés aux moteurs à explosion en déposant différents brevets en 1899.

43 MARSONETTO 1953 - 1972
> 89 rue Garibaldi et 85-87 rue Bugeaud, Lyon.

L'entreprise gérée par Mme Paulette-Arpine Elmassian, épouse de Mario Marsonetto sise au 94 rue Bugeaud. Mario Marsonetto en plus de sa carrosserie, aura un atelier de construction automobile sous la marque Luciole, sur base Panhard puis sur base Renault 4CV. La Mars (moteur Renault R8 1100) et la 1600 GT (moteur Renault 16TS) auront un châssis tubulaire de conception Marsonetto. Fabricant aussi de coque de bateau, rue Garibaldi en 1965. Arrêt en 1972 et il déménage cours Lafayette afin de devenir concessionnaire Alfa-Roméo.

46 MOTO RHÔNE, RHONY'X et C.2.M
> 828 route Nationale, Lyon-Bron, puis 50 chemin de Montchat, Lyon

En 1926, Jean-Marie Boucher, Léopold Belleville et Louis Bastide fondent Moto Rhône. Menacés par Gnome & Rhône, ils rebaptisent leur marque Moto Rhony'x. Dépendant de leurs motoristes, ils décident de construire leur propre bloc-moteur sous la marque Stainless mais font faillite en 1931. La société Dugelay, Gayet et Gérard de Belleville reprend l'affaire comme Société anonyme pour la Construction de Motocyclettes et Moteurs Industriels dite C2M. L'aventure s'achève en 1940.