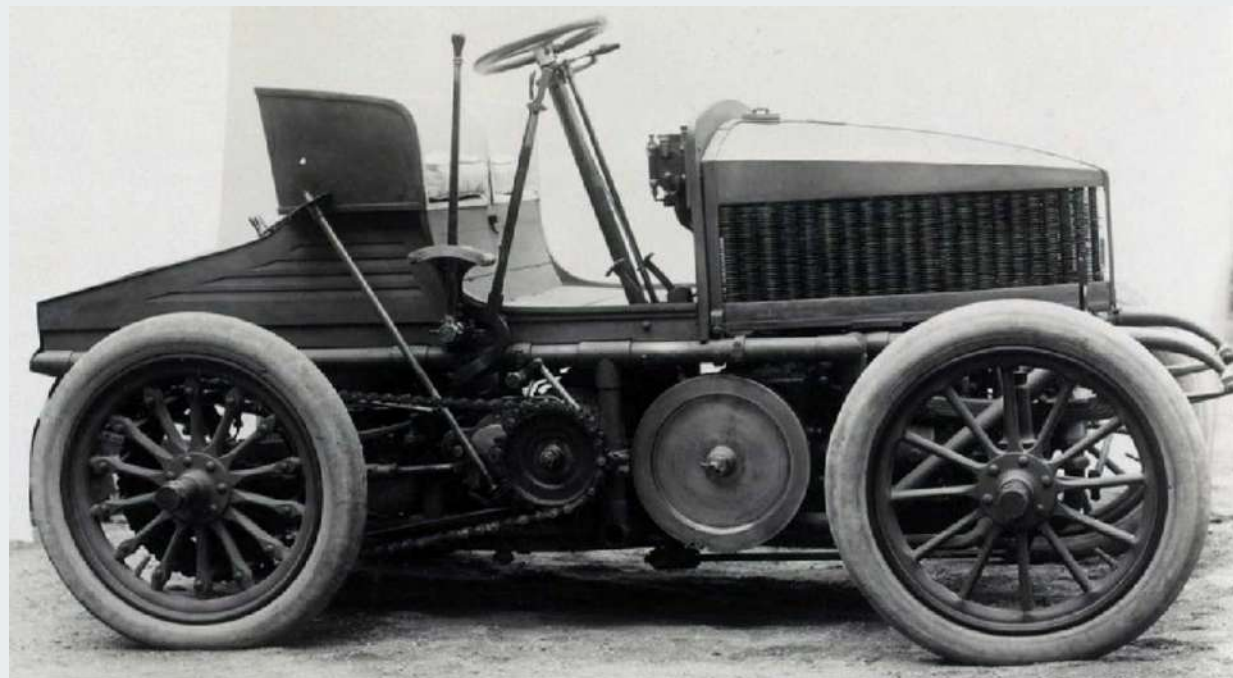


Premier constructeur industriel d'automobiles Lyonnais

Audibert & Lavirotte (1895-1901)



Photos Musée Malartre & Château Perrache





Photos Musée Malartre & Château Perrache

1 - Origines de la famille AUDIBERT

2 - Les débuts industriels de Maurice Audibert

3 – Les créations de Maurice Audibert

4 – Origines de la famille LAVIROTTE.

5 – Audibert & Lavirotte, premier constructeur industriel d’automobiles Lyonnais.

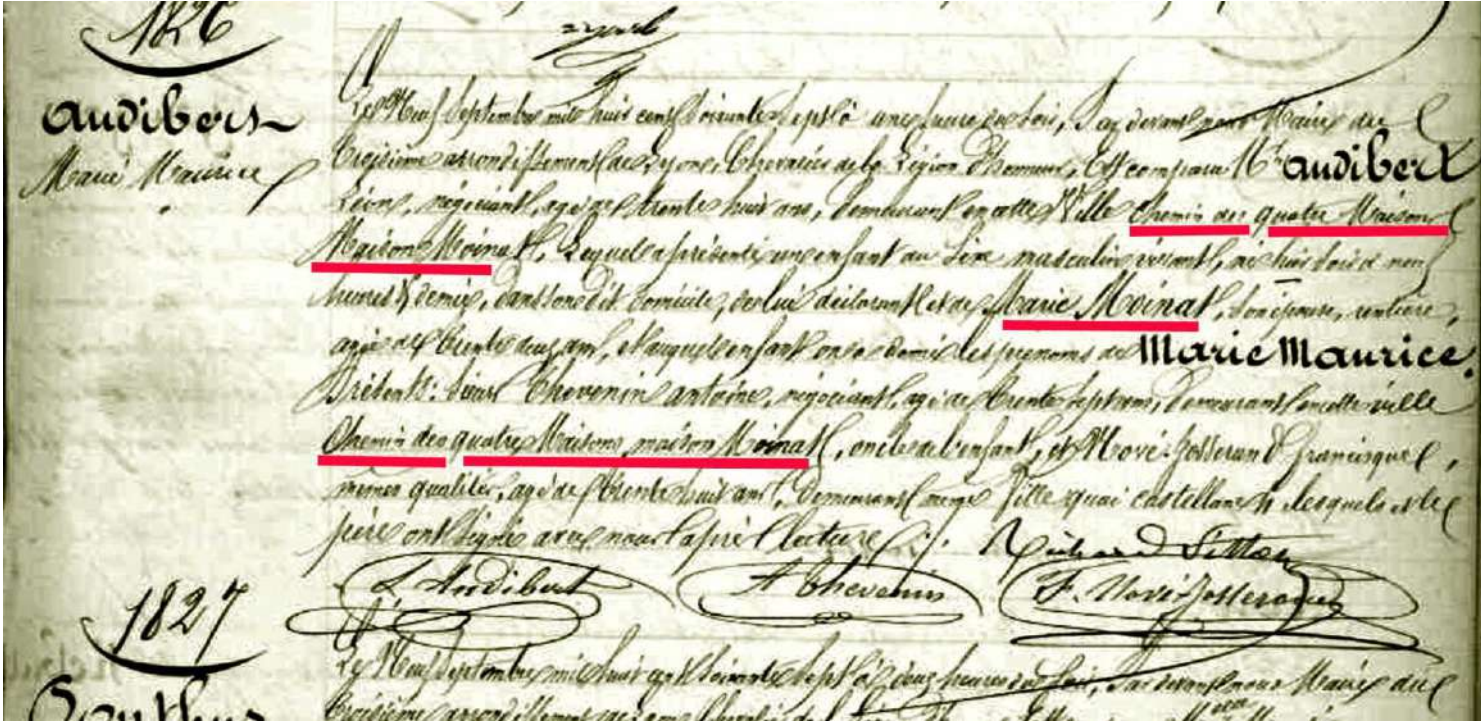
6 - La fin d’une aventure humaine et industrielle

7 – Le bilan

8 – Que Marius Berliet fut !

9 – L’évolution de la 1^{ère} usine lyonnaise entièrement dédiée à la construction d’automobiles

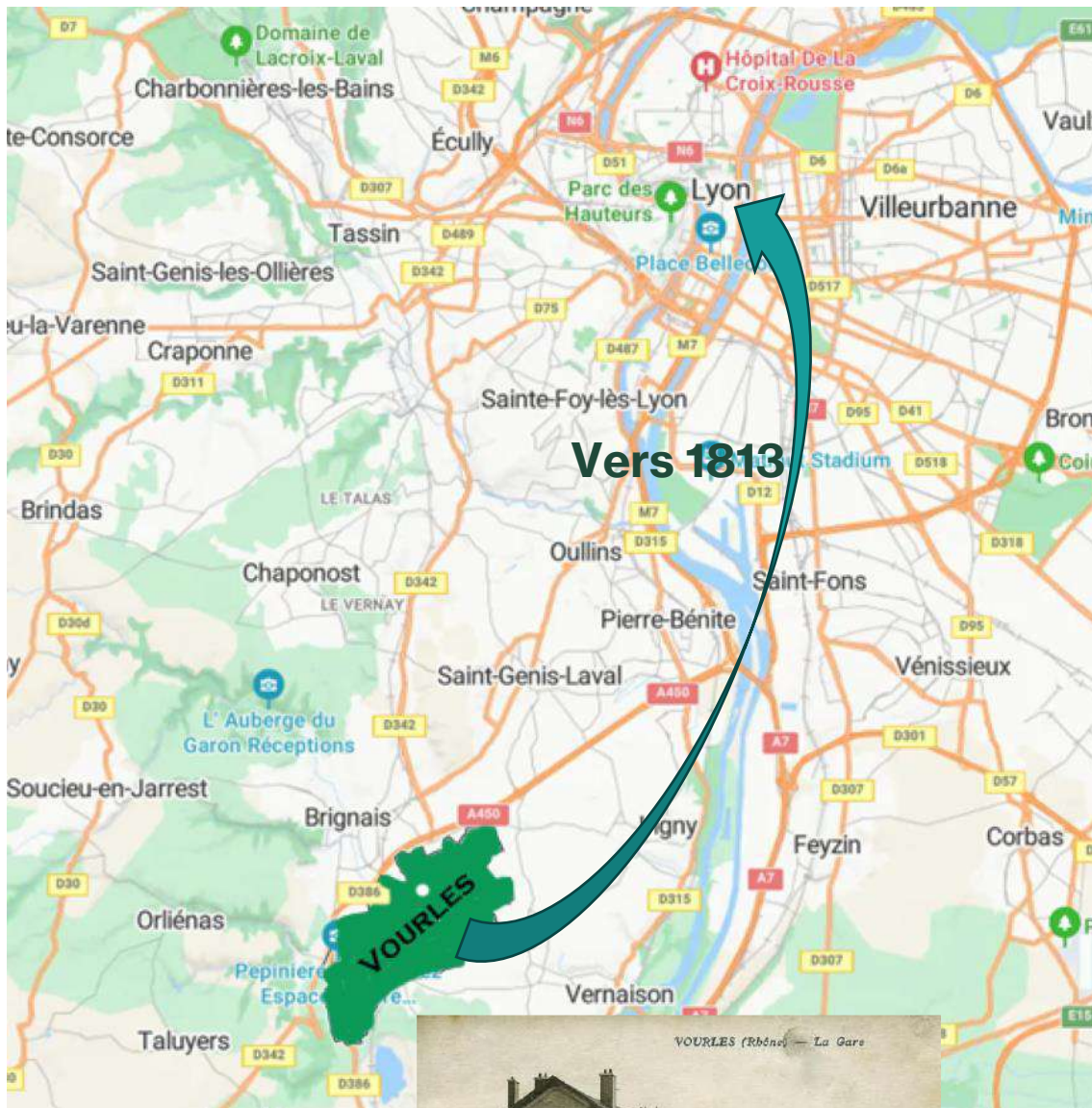
Marie Maurice Audibert



Lyon 3e : 8 sept. 1867

Lyon : 21 Juillet 1931





Depuis le XVIII^e siècle, les Audibert sont originaires du village de Vourles comme cultivateurs et emballeurs.

Grâce à la qualité de ses ombrages, Vourles attirait la bourgeoisie et les notables lyonnais, notamment ceux du quartier de Perrache venant par le train.

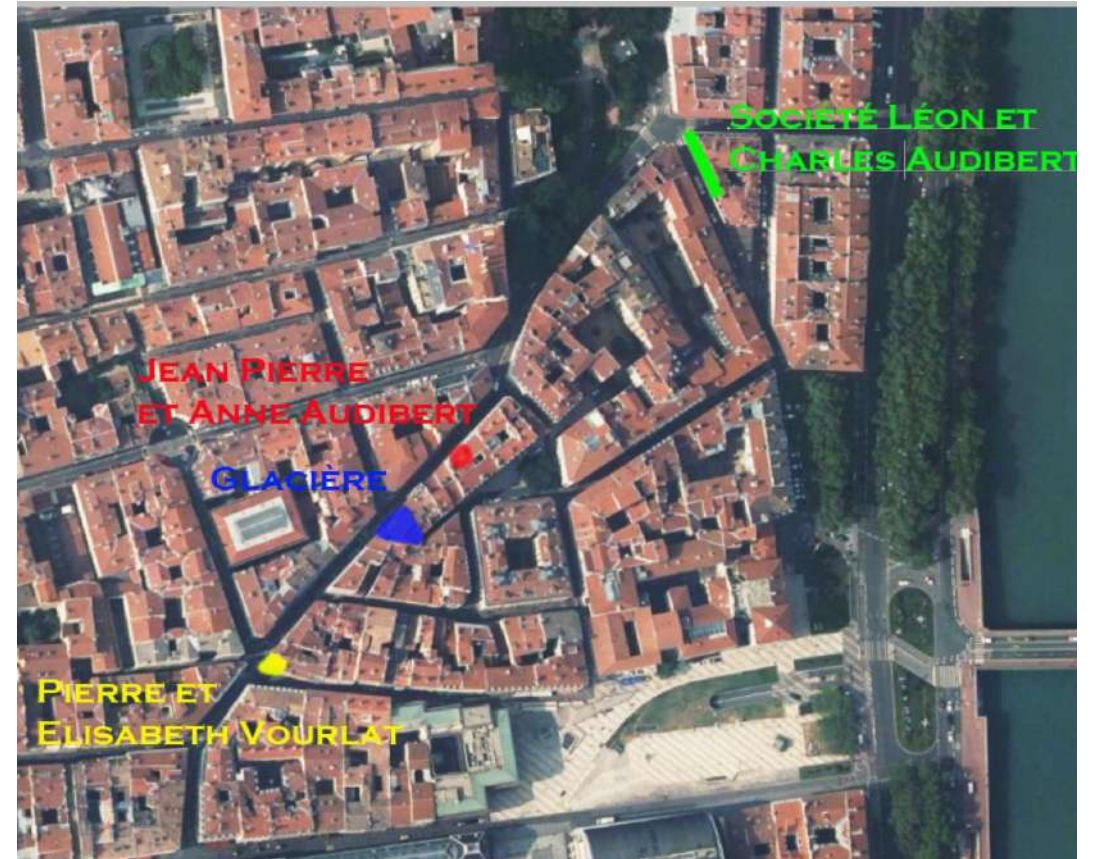
C'est Jean Pierre Audibert (1787-1866), grand père de Maurice, qui quitta Vourles pour Lyon. C'est certainement à l'instigation de son futur beau-père Pierre Vourlat, commissaire emballeur et marchand lyonnais des pentes de la Croix-Rousse.

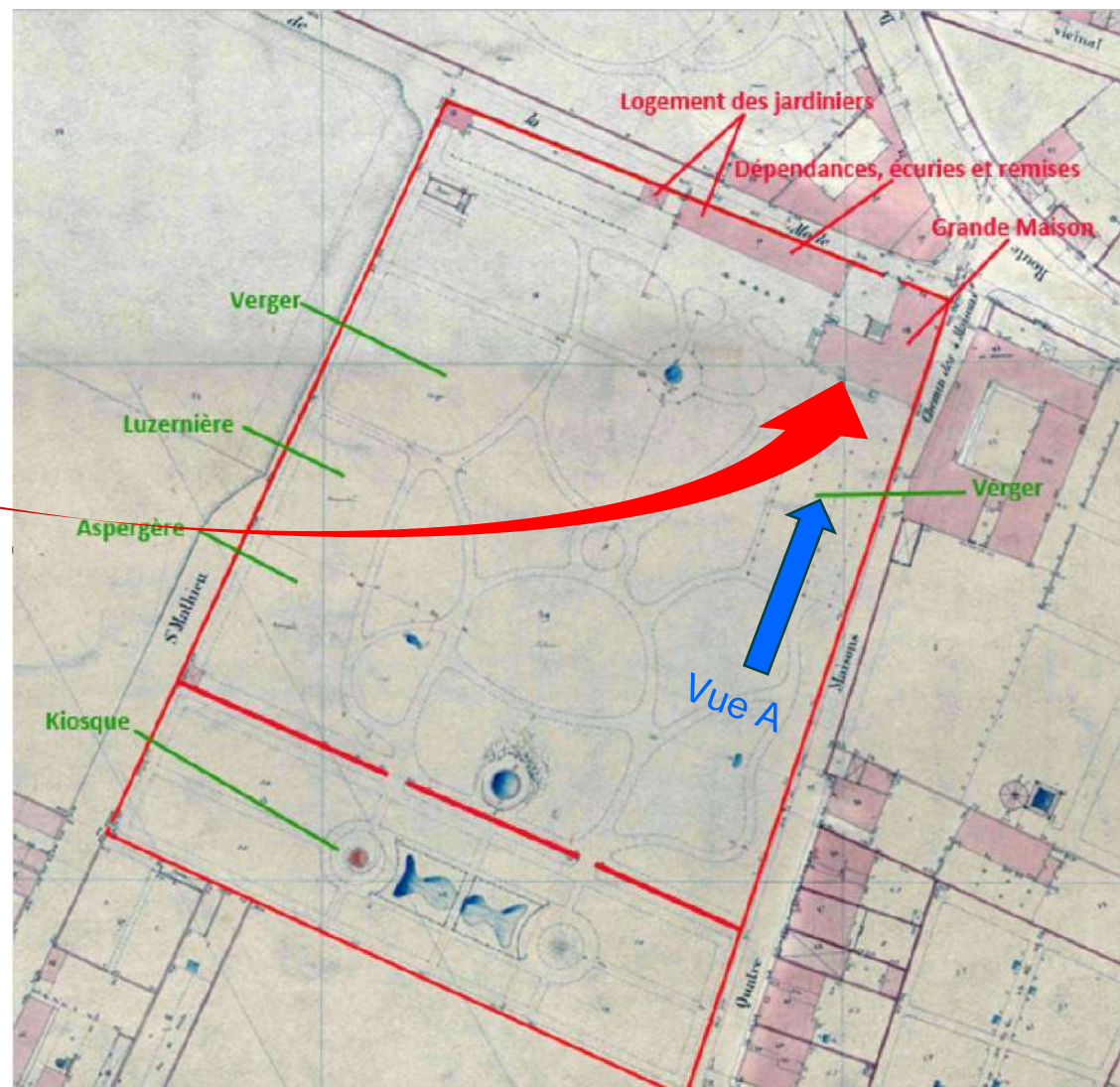
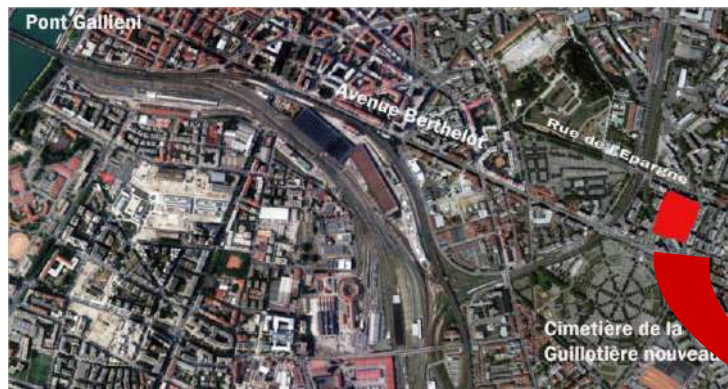


Jean Pierre s'installa 9, rue de la Glacière comme emballeur et il y épousa le 13 novembre 1813 Anne Vourlat dit Annie signant Annette.



LÉON ET MARIE AUDIBERT
LEURS ENFANTS





Maurice Audibert

1890 - 1894



La fiche matricule de Maurice Audibert

Audibert

Nom : **Audibert** Prénoms : **Maurice**

Matricule : **2535**

Classe de mobilisation : **189**

ÉTAT CIVIL.

Né le **2 septembre 1894** à **Lyon**, canton de **St-Etienne**, département de **Rhône**, père de **...**, mère de **...**, profession de **...**

MARIAGE.

Cherchez : **...** marié : **...**

DÉCISION DU CONSEIL DE RÉVISION ET MOTIFS.

Comprix dans la **...** partie de la liste du recrutement cantonal.

DÉTAIL DES SERVICES ET MUTATIONS DIVERSES.

Service de **...** du **...** au **...**

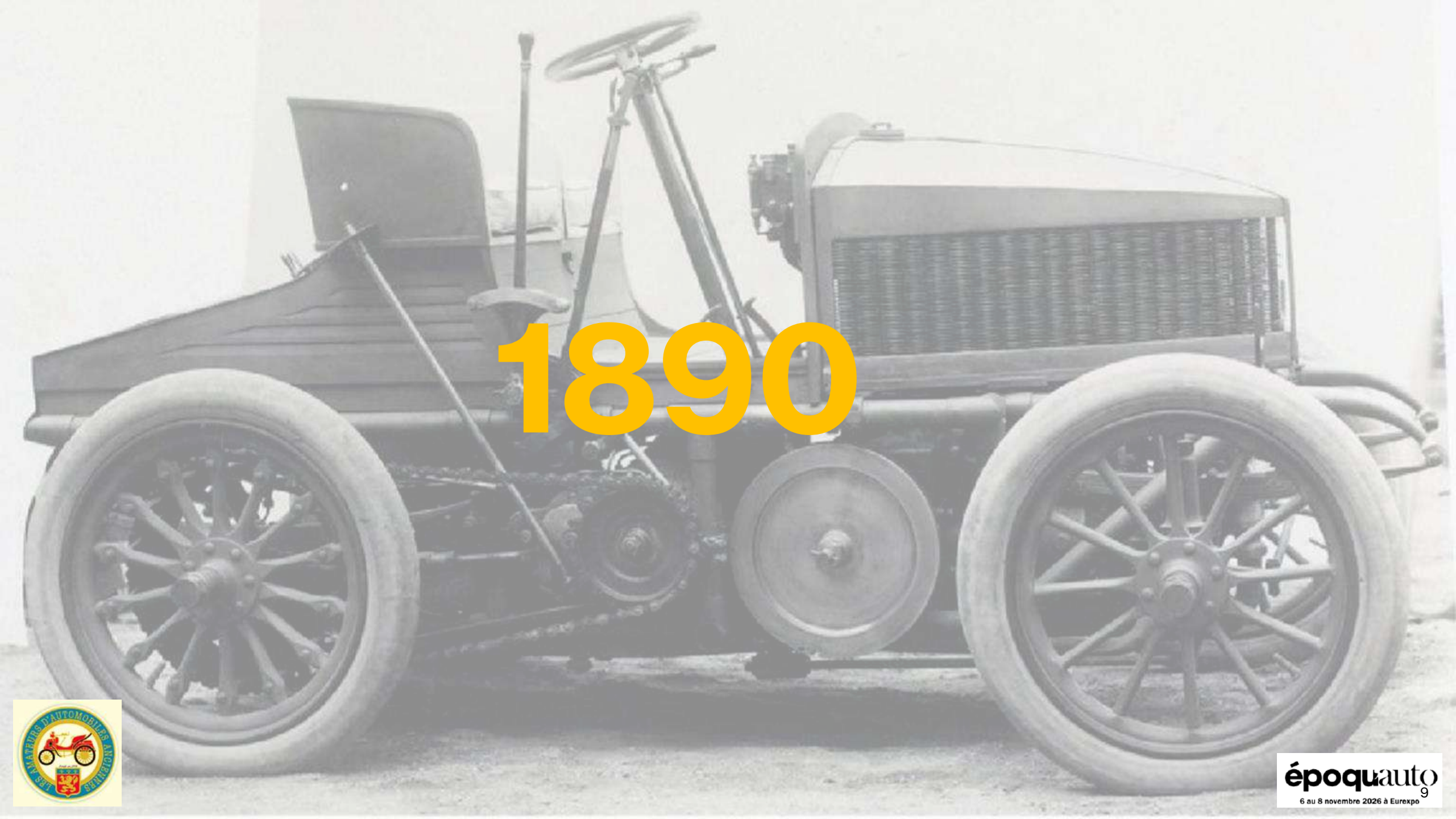
LOCALITÉS SUCCESSIVES HABITÉES

Dates.	Communes.	Subdivisions de région.	D domicile ou R résidence.
17 fév. 1894	St Pierre d'Albigny	Chambéry	R.
16 mai 95	G. des Brotteaux	Lyon	R.
27/4/99	St-Etienne	Lyon	R.
7/12 07	Villeurbanne	R. Victor Hugo	R.
2-12-14	à l'usine Hotel Ligure et Anglaise		R.
5 nov. 1915	Villeurbanne, rue Victor Hugo		R.



LOCALITÉS SUCCESSIVES HABITÉES			
PAR SUITE DE CHANGEMENTS DE DOMICILE OU DE RÉSIDENCE.			
Dates.	Communes.	Subdivisions de région.	D domicile ou R résidence.
17 fév. 1894	St Pierre d'Albigny	Chambéry	R.
16 mai 95	G. des Brotteaux	Lyon	R.
27/4/99	St-Etienne	Lyon	R.
7/12 07	Villeurbanne	R. Victor Hugo	R.
2-12-14	à l'usine Hotel Ligure et Anglaise		R.
5 nov. 1915	Villeurbanne, rue Victor Hugo		R.





1890



Exposition Universelle
Internationale de 1889.

Extrait du tome 6^e, du
catalogue général officiel,
outillage & procédés des
industries mécaniques -
Electricité.

Classe 48 et classe 50 à
66.

Source : BnF



FONDERIES & FORGES DE L'HORME

Compagnie Anonyme. Capital : 5,500,000 fr.

SIÈGE SOCIAL : 8, Rue Victor-Hugo, LYON.

CHANTIERS DE LA BUIRE-LYON.

Ateliers de constructions créés en 1846.

Matériel roulant de chemins de fer : **Voitures** à voyageurs, **Wagons** à marchandises, **Tramways**, etc.

Travaux métalliques : charpentes, ponts, etc.

Tonnellerie mécanique, **Charronnage**, **Menuiserie** en tous genres.

Constructions mécaniques, spécialités :

Métiers à tisser pour la soie et les tissus fins. (Système perfectionné Laeserson et Wilke).

Métiers à velours. (Système Charbin).

Métiers à filer la soie. (Système L. Camel).

Machines à teindre. (Système Corron).

Machines à gaz « Simplex » (Système Delamarre-Deboutteville et Malandin).

Gazogènes (Système Lencauchez). pour l'alimentation des machines à gaz.

Construction exclusive et privilégiée des :

Générateurs à vaporisation instantanée, (Système Serpollet). et leurs applications.

Tricycles et voitures routières à vapeur, dites « Serpollettes. »

Eclairage électrique, moteurs domestiques, etc.

USINES DE L'HORME

près Saint-Chamond (Loire).

1^o FONDERIE.

Grosses pièces mécaniques jusqu'à 120 tonnes.

Pièces de petites et moyennes dimensions en tous genres.

2^o FORGES.

Fers et Aciers laminés de toutes qualités, petits et moyens profils.

3^o ATELIERS DE CONSTRUCTION.

Grands travaux de **Construction** mécanique en tous genres.

Toutes machines pour mines et usines métallurgiques.

Pompes élévatoires, machines d'épuisement, machines soufflantes, etc.

Marteaux-Pilons, trains de laminaires.

Construction privilégiée des :

Machines à vapeur, (Système Bonjour), différents types de toutes puissances.

Machines à gaz « Simplex » Système Delamarre-Deboutteville et Malandin.

Machines à agglomères ovoïdes.

4^o HAUTS-FOURNEAUX DU POUZIN (Ardèche).

Toutes les variétés de fonte pour affinage et moulage.

Fontes ordinaires et fontes extra-fines.

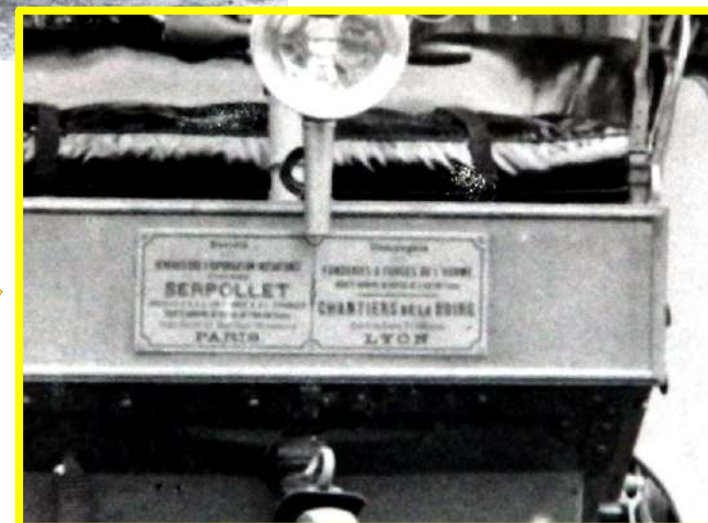
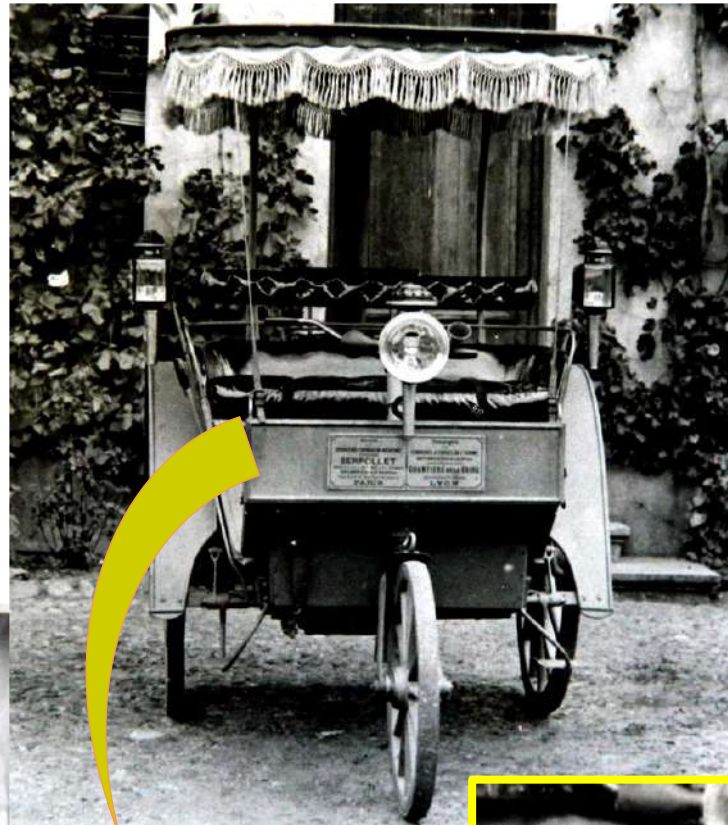
Récompenses obtenues aux principales Expositions :

15 MÉDAILLES OR et ARGENT.

Représentant à Paris : **M. Max. JOUFFRET**, Ingénieur, 32, Place St-Georges.

Voir la Notice.

Chantiers de la Buire 1888-1890





Maurice Audibert aux commandes d'un tricycle Serpollette de chez La Buire à châssis tubulaire et à suspension avant dans la fourche que Léon Serpollet adopta en 1888.

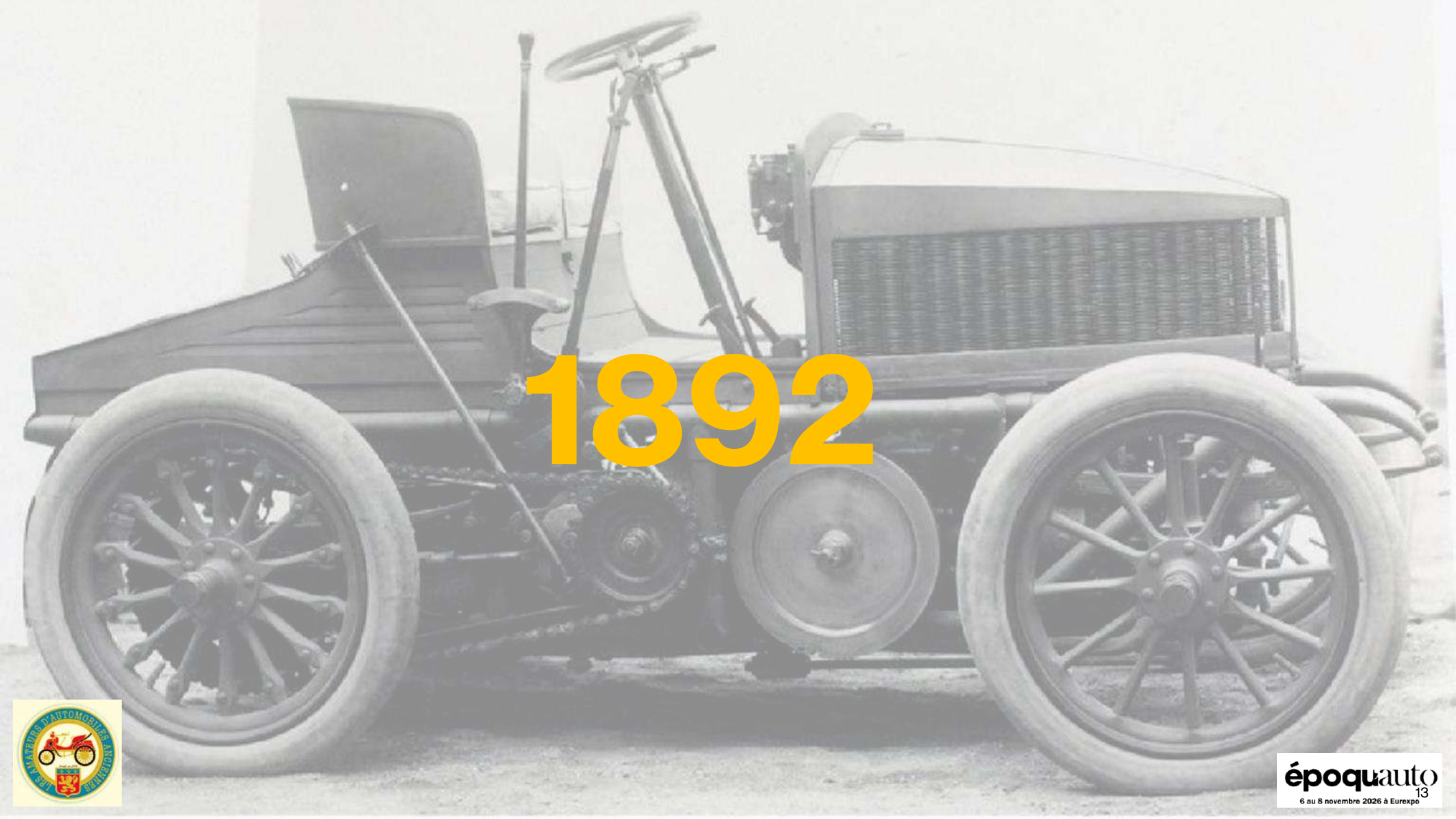
Sont à ses cotés, sa nièce Hélène Garel et son neveu William Audibert, fils de Charles.

Nous sommes donc peu avant son départ pour Saint Pierre d'Albigny.



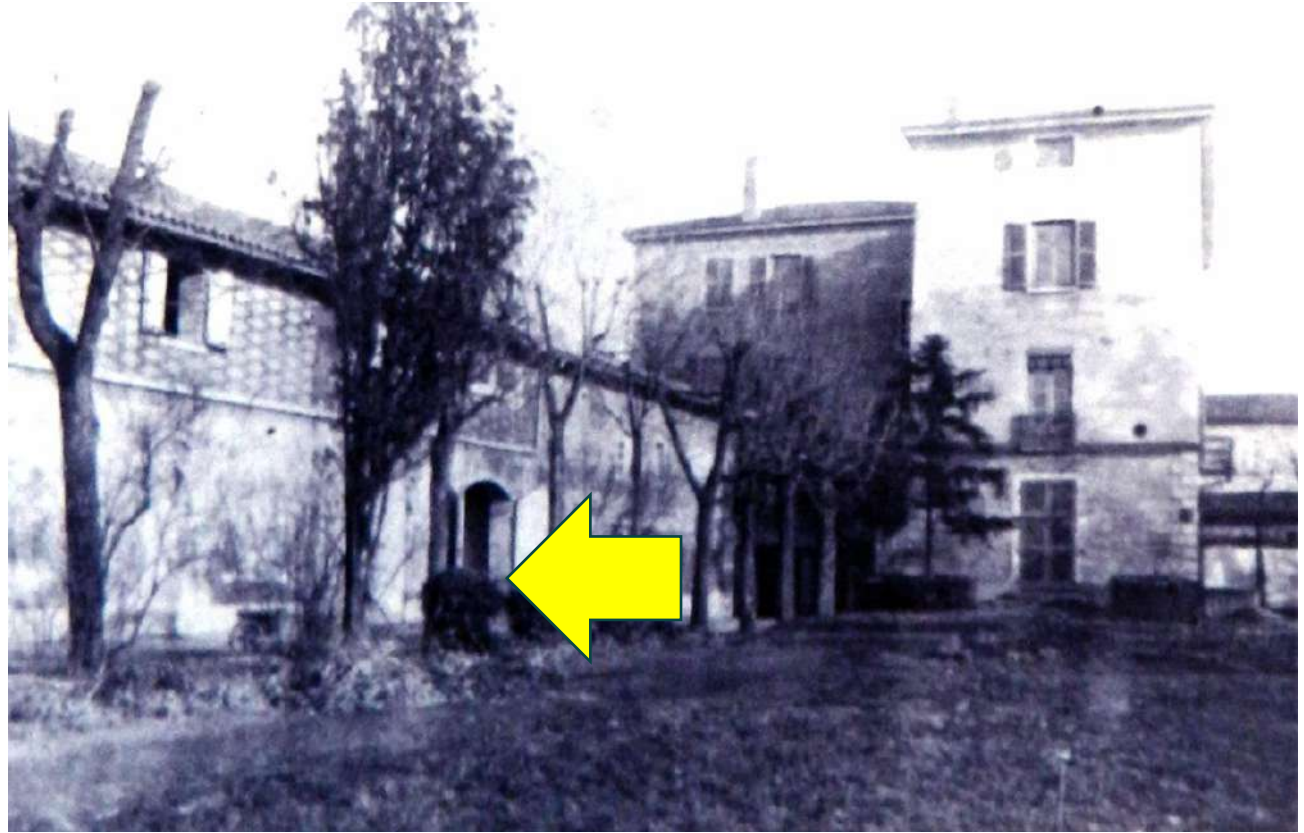
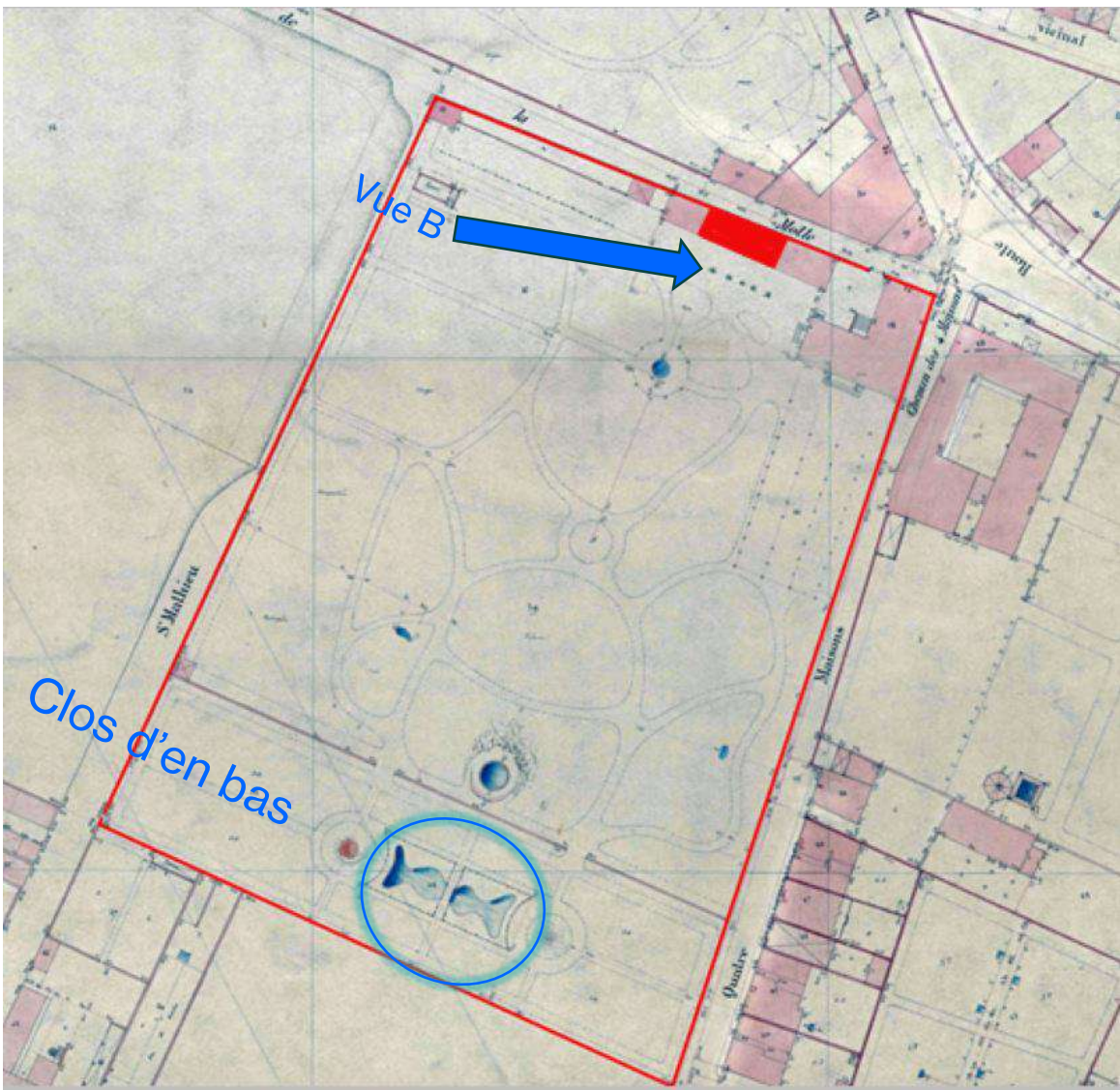
Son second tricycle Serpollette.





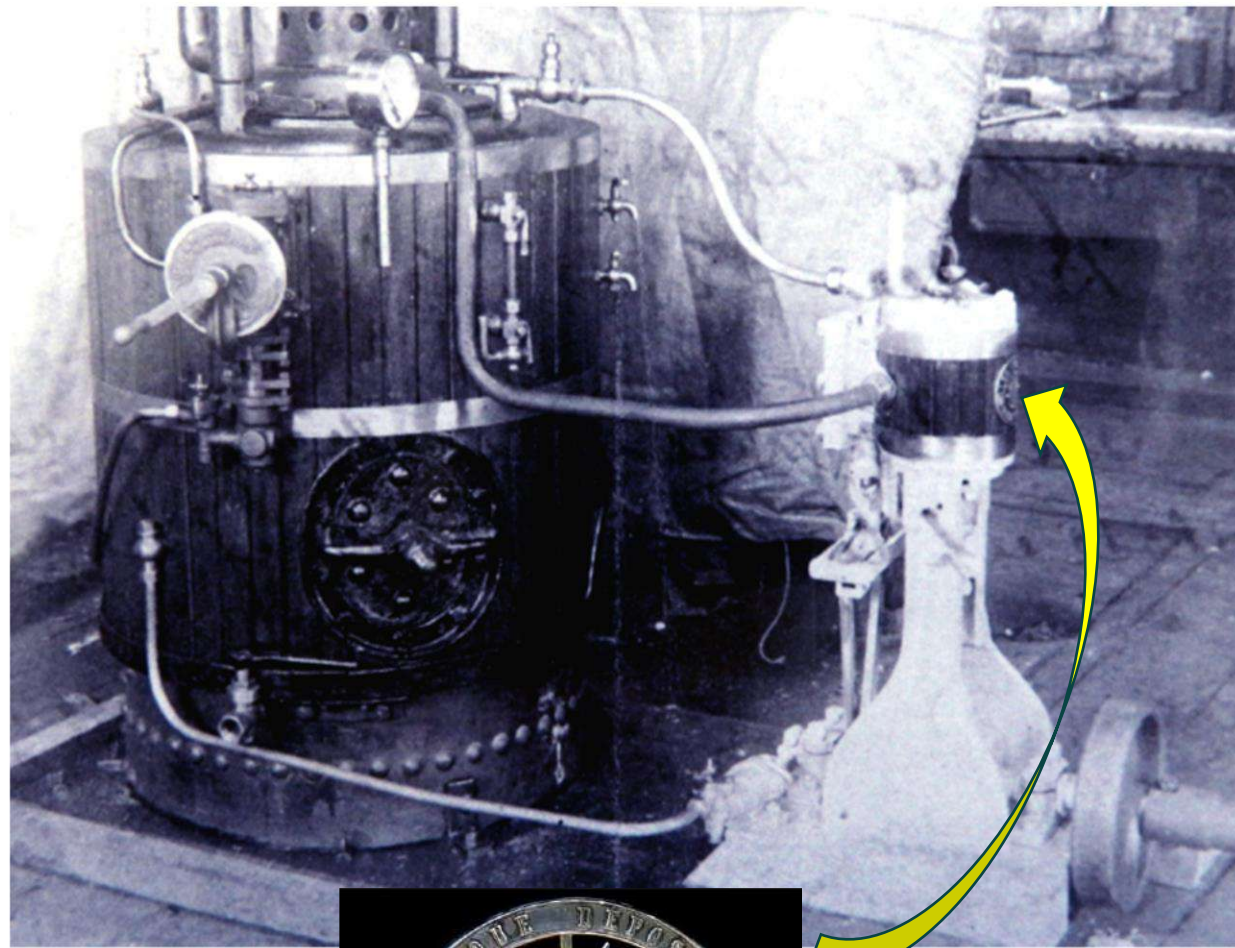
1892





Pour Maurice Audibert, les chaudières Serpollet n'étaient pas la solution, il fallait trouver un système miniaturisé !





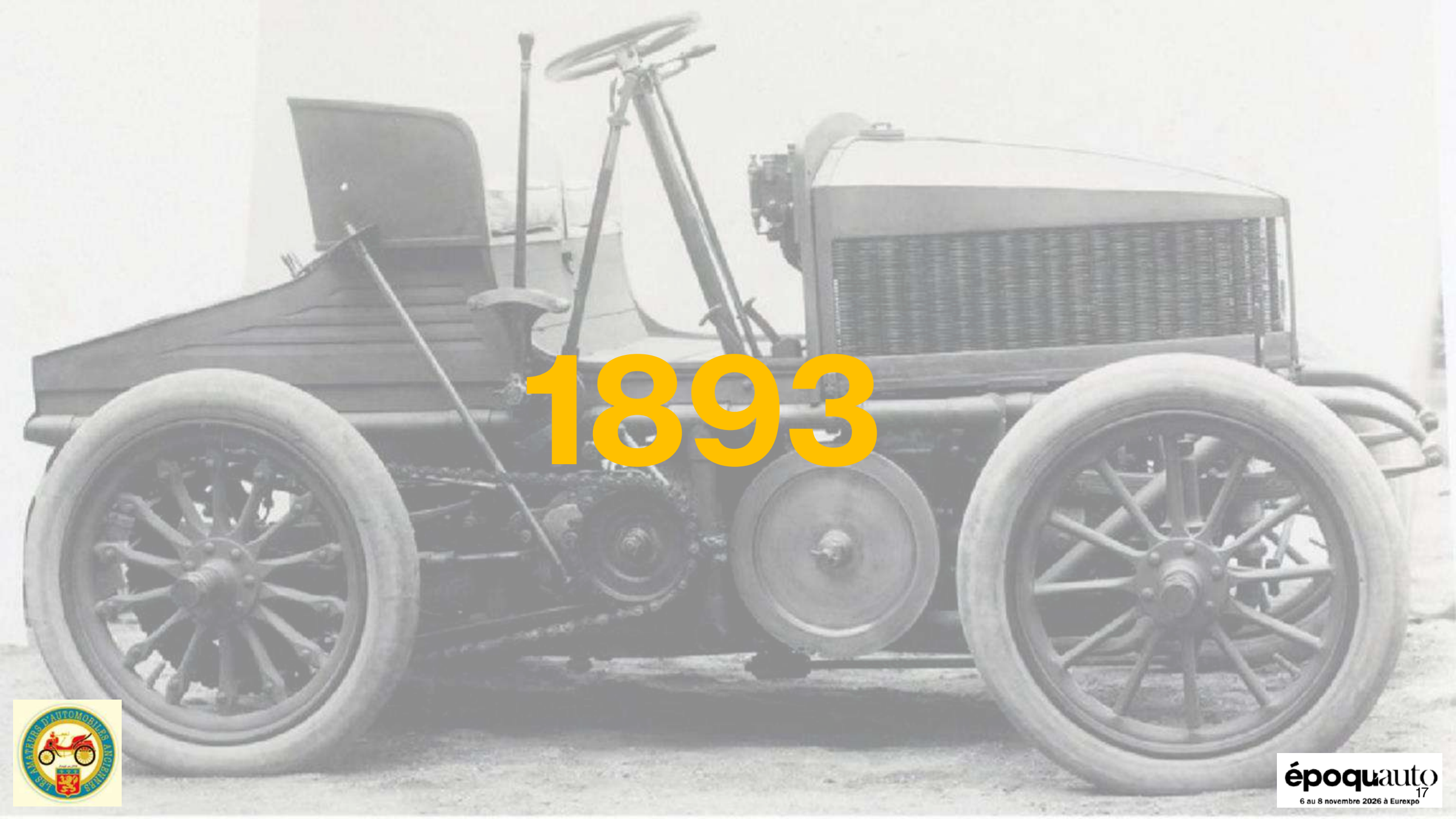
Le logo en laiton estampé trônant sur le moteur du Grèbe en essais fixe nous est connu. Il est celui de la société De Dion, Bouton & Trépardoux. Ce moteur et cette chaudière avait équipé dès 1884 des canots automobiles puis des tricycles dès 1887 du type ci-dessus.





Maurice Audibert construisit un canot automobile pour recevoir la nouvelle chaudière et son moteur à vapeur de Dion-Bouton. Ici, Maurice fait des ronds dans l'eau avec son Grèbe dans le bassin au midi de la Maison Moinat.





1893





Le premier tricycle à pétrole construit par Maurice Audibert est à carrosserie en contreplaqué dans les dépendances de la Maison Moinat à Montplaisir. Ce moteur à pétrole est d'inspiration Daimler reconnaissable à sa commande de la soupape d'échappement.

Il fut baptisé « le Péthomane ».



1894



LOCALITÉS SUCCESSIVES HABITÉES PAR SUITE DE CHANGEMENTS DE DOMICILE OU DE RÉSIDENCE.			
Dates.	Communes.	Subdivisions de région.	D domicile ou R résidence.
1 ^{er} Janv. 1894	St Pierre d'Elbigny Barnay - Allier	Chambéry	R.
16 Mai. 95.	G. des Brotteaux	24 Lyon	R.
27/4/99	Rd'Henricus	26 Lyon	R.
7/12 07	Villeurbanne	R. Victor Hugo 7	R.
2-12-14	à Paris Hotel	Ligue d'Anglais	R.
5 nov. 1915	Villeurbanne, rue	Victor Hugo 7	R.



1^{er} février 1894, Maurice Audibert rejoint son frère Charles (1857-1926) dans sa propriété du château des Allues à Saint-Pierre d'Albigny (73) où il est maire.



Le 30 juin 1882, Leon Audibert (1829-1913), son fils Charles (1857-1926) et Charles Salomon forment la société Léon et Charles Audibert, au capital d' 1,2 millions de francs, 1 et 3, Grande rue des Feuillants à Lyon avec fabriques à Saint-Pierre d'Albigny, Fréterive, Ambérieu-en-Bugey, Poncin.





Aujourd'hui c'est le domaine Jean Vullien, David et Olivier. La roue à aube y est toujours là !

L'arrivée de Maurice Audibert à Saint-Pierre d'Albigny correspond avec la modernisation et l'électrification des ateliers des Allues et de Fréterive, avec respectivement 160 et 43 métiers à tisser en actions acquis aux Chantiers de la Buire dirigé par un certain Augustin Seguin (1850-1914).



1895



LOCALITÉS SUCCESSIVES HABITÉES PAR SUITE DE CHANGEMENTS DE DOMICILE OU DE RÉSIDENCE.			
Dates.	Communes.	Subdivisions de région.	D domicile ou R résidence.
1 ^{er} Janv. 1894	St Pierre d'Elbigny	Chambéry	R.
	Chambéry		
16 Mai. 95.	G. des Brotteaux	24 Lyon	R.
27/4/99	Rd'Henriev	26 Lyon	R.
7/12 07	Villeurbanne	R. Victor Hugo	R.
2-12-14	à Paris Hotel	Ligue d'Anglais	R.
5 nov. 1915	Villeurbanne, rue	Victor Hugo	R.



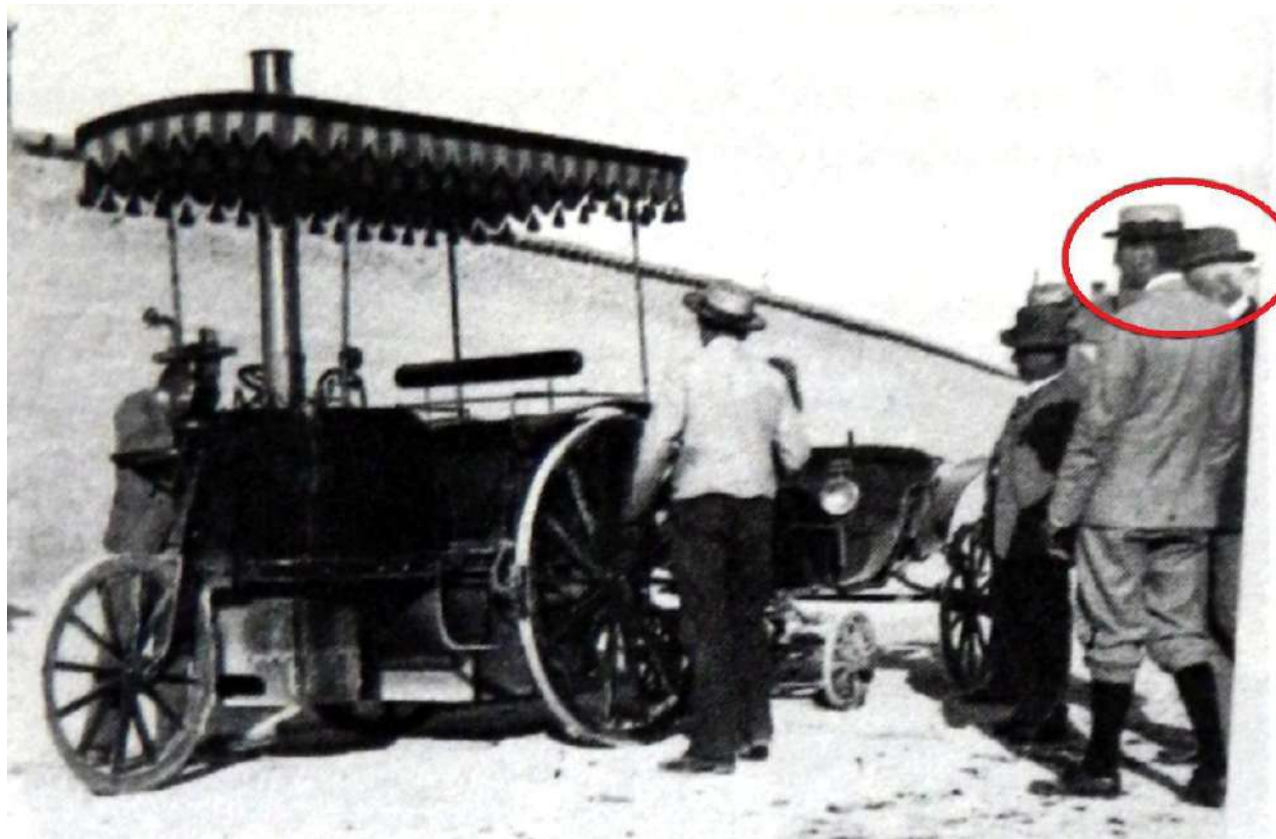


Le 20 janvier 1895, Joanny Scotte d'Épernay cède pour 4 ans à Maurice Audibert, le système des voitures à vapeur sur route qu'il a breveté sous les n° 229.033 et 229.084.

Maurice Audibert a le privilège exclusif de la fabrication des voitures et chaudières Scotte dans différents types en France et colonies, Suisse, Espagne, Angleterre, Portugal et Italie.

Omnibus à vapeur Scotte allant assurer le transport de voyageurs de Pont l'Abbé à Chef-du-Pont (50). A son volant Joanny Scotte et tout sourire Maurice Audibert, peut-être sommes nous devant le hangar installé Maison Moinat.





Tel un train Scott, l'un des tricycles Audibert a été transformé, équipé d'une chaudière Scott et surmonté d'un tandelet.

Léon Audibert et ses fils Maurice et Joseph (1873-1900), observent les ouvriers s'affairer aux préparatifs et à la mise en chauffe. Léon prendra place dans le tricycle à l'arrière, tourné vers ces deux fils dans la voiture hippomobile duc attelée (à quatre roues avec carrosserie ouverte et capote).

Nous sommes dans la propriété de la Maison Moinat, 26, route d'Heyrieux, très probablement dans le clos d'en bas, où Maurice Audibert a fait monter le hangar, le matériel et les outils qu'il a acheté pour 3000 francs.



Mais le 28 juin 1895.

Joanny Scotte fit démonter le hangar et récupéra le matériel et l'outillage.



Pour se mettre en mesure de réaliser aux
meilleurs avantages qui pourraient lui être confies, M. Audibert a
installé un atelier route à Heugleville et a acheté certains
outils nécessaires.

Il a ainsi monté et livré jusqu'ici quatre voitures
nouvelles d'après le système Scotte.

Mais des difficultés ont surgi entre les parties. Lors
de la livraison des deux dernières voitures, à raison de divergences
dans l'interprétation du contrat.



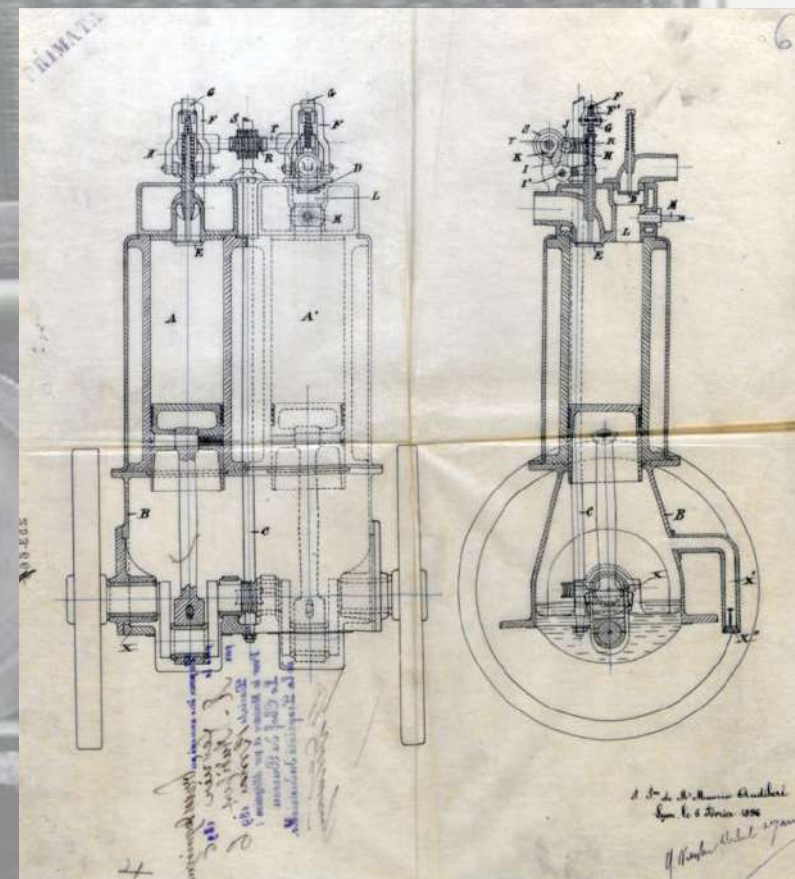
Les pommes de la discorde



Maurice Audibert

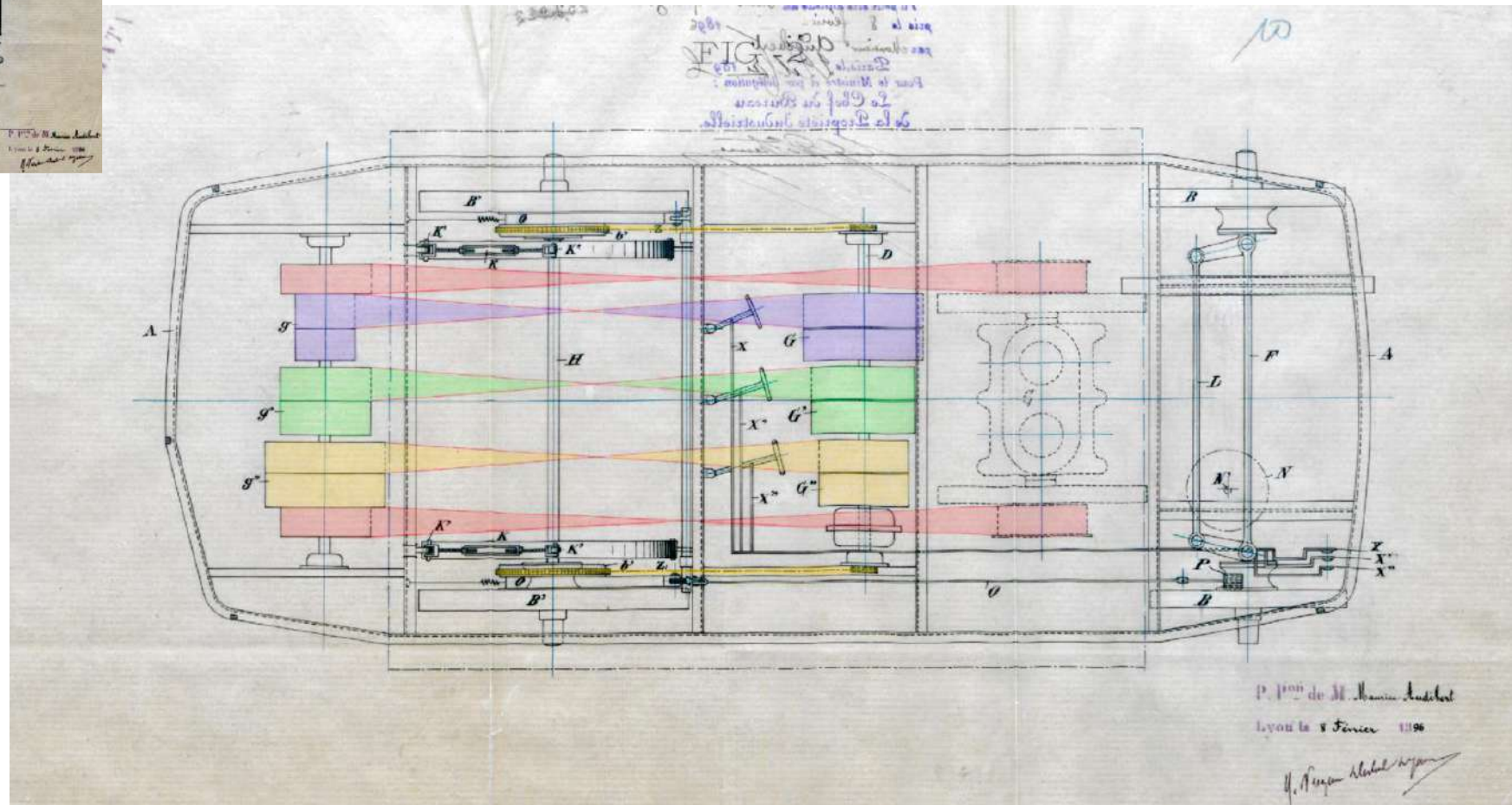
06 février 1896	253.667	Nouveau moteur à pétrole à deux cylindres
08 février 1896	253.923	Nouvelle voiture automobile à pétrole
06 août 1896	Add	
29 janvier 1897	263.511	Perfectionnement apporté aux moteurs pour voitures automobiles

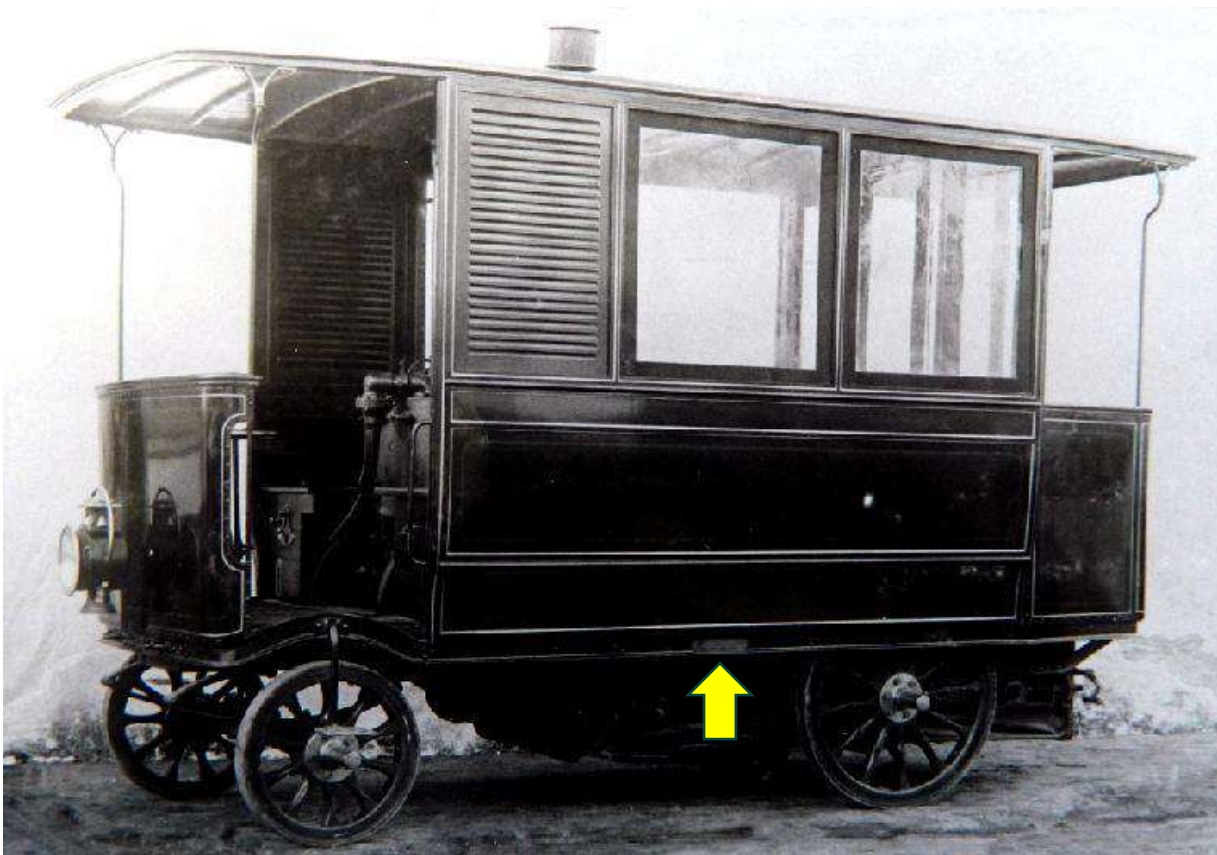
Extrait du brevet n° 253.664 du 6 février 1895 déposé par Maurice Audibert pour un « *nouveau moteur à pétrole à deux cylindres* ». Source : Archives INPI





Extrait du breveté du 8 février 1896, n° 253.923, pour *une nouvelle voiture automobile à pétrole*. Source Archives INPI





Le Car-Ripert Audibert qui a été produit, présenté et commercialisé jusqu'en 1901, d'abord comme Wagon-Salon puis comme tramway 16 à 20 places.

Maurice Audibert voulait donc moderniser les voitures Scotté avec son moteur bi-cylindre à pétrole ce qui irrita son concepteur et provoqua la rupture entre eux.

Le moteur est à deux cylindres verticaux refroidis par circulation d'eau (pompe) breveté, développait une force de 15 chevaux et permettait une vitesse de 15 à 20 km/h avec une charge de 1 500 kg.

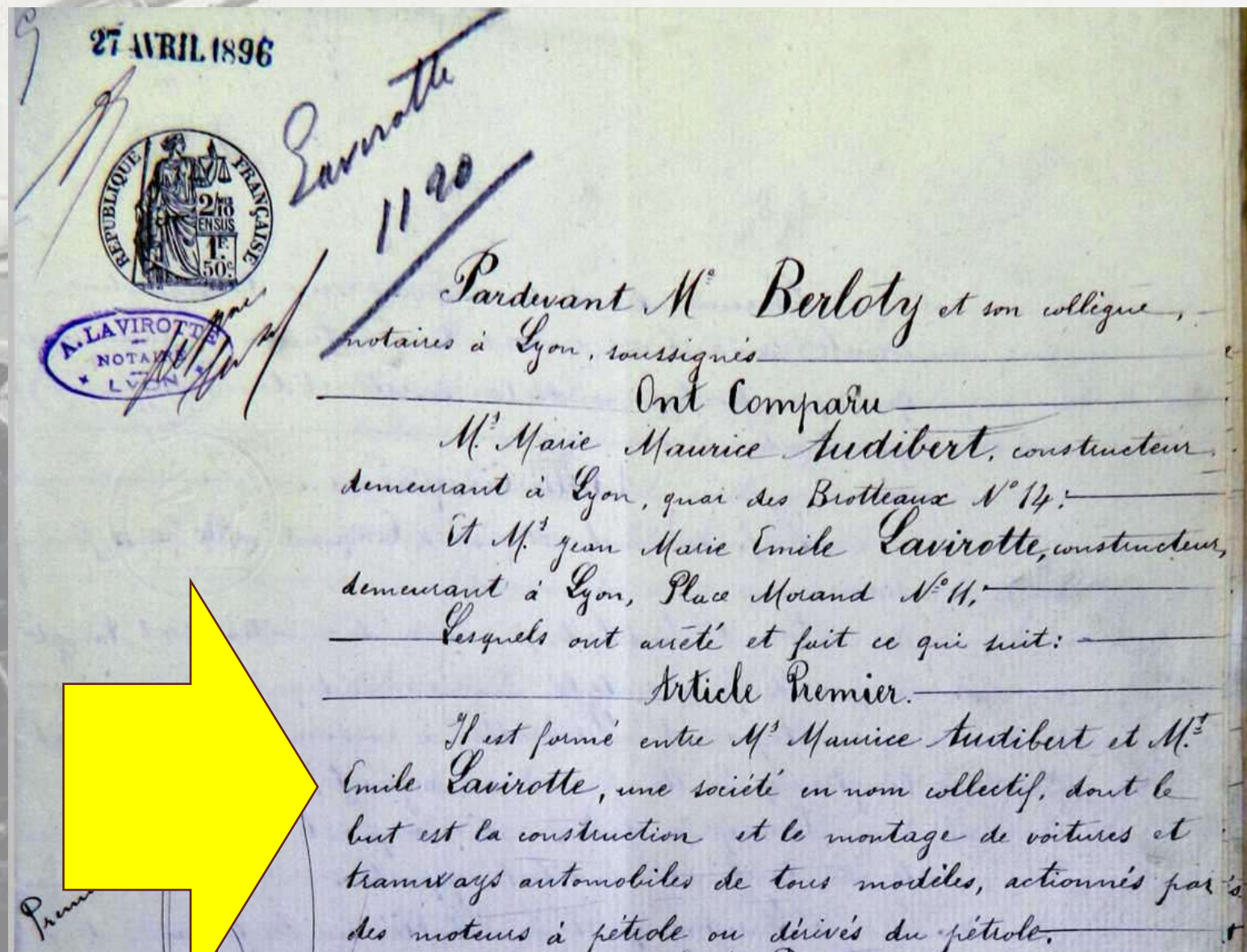
La plaque en laiton sur le châssis de celui-ci et gravée « *Voiture à pétrole brevetés S.G.D.G Ateliers de Montplaisir les Lyon* ».

C'est donc un Audibert & Lavirotte.



16 avril

1896



Article Deuxième.

Cette société est contractée pour une durée de trois années consécutives, qui ~~continueront~~ commenceront à courir à compter du seize avril ~~suivant~~.

Article Troisième.

Le siège social de la société est fixé à Montplaisir les-Lyon, chemin des quatre Maisons N° 12;

Article Quatrième.

La raison sociale sera: « Audibert & Lavirotte. »

La dénomination de la société sera « Ateliers de Montplaisir les Lyon ».

Formation le 16 avril.

De la société Audibert & Lavirotte.

Dite Ateliers de Montplaisir les Lyon.

Article Cinquième.

Le fonds social est fixé à cinquante mille francs, formé savoir:

→ Par M^r Audibert, à raison de moitié, soit vingt-cinq mille francs, de la manière indiquée ci-après.

→ Et par M^r Lavirotte, à raison de moitié, soit vingt-cinq mille francs, en argent.

Emile Lavirotte apporte 25 000 francs en espèce.

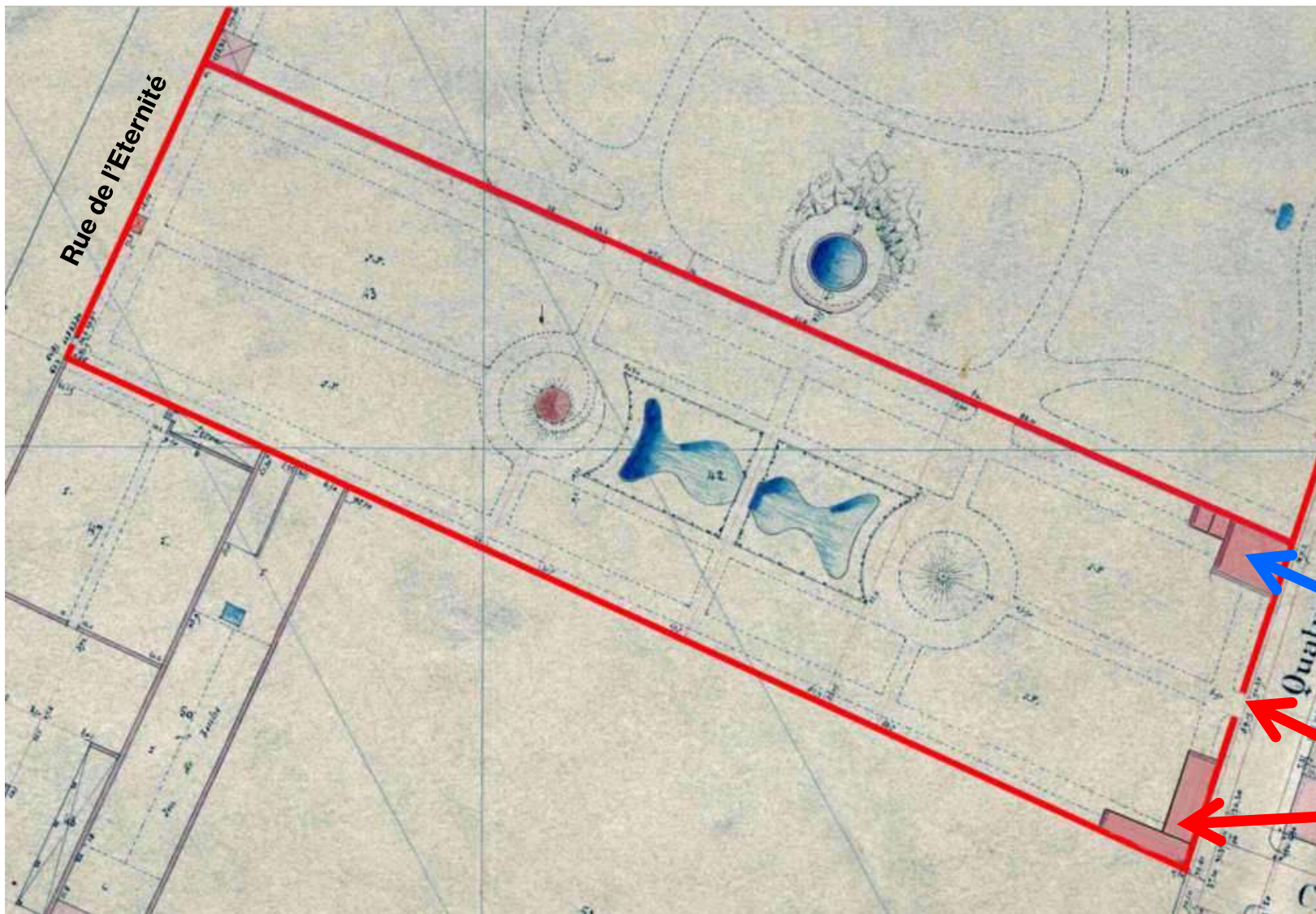


En représentation de sa part, et pour en fournir le montant, M^r Audibert apporte :

- 1 ➡ 1^{re} L'usine qu'il a installée sur les terrains de M^r Lion Audibert, son père, ensemble les machines et les outils qu'elle renferme ;
- 2 ➡ 2^{de} Les dessins, études et modèles créés par lui et qui sont sa propriété.
- 3 ➡ 3^{de} Les brevets d'invention pris en son nom ;
- 4 ➡ 4^{de} Une voiture automobile, genre Car-Ripert, destinée au transport des voyageurs, construite par lui, actuellement en usage et servant de type.
- 5 ➡ 5^{de} Enfin ses connaissances acquises, le résultat de ses études et ses relations.

On apprend que depuis juin 1895 et la perte de son hangar et de tout ce qu'il contenait, Maurice Audibert avait obtenu de son père et de sa mère l'autorisation de construire un immeuble sur la propriété de la Maison Moinat.





Ils prennent à bail une surface de 3000 m² sur la propriété de la Maison Moinat (bas du clos) pour 1200 francs l'an payable de moitié les 24 juin et 25 décembre.

Ils ouvrent une entrée latérale au n° 12, chemin des Quatre Maison à Montplaisir les Lyon.

Maison d'habitation

Usine existante, au levant le chemin des Quatre Maison avec son entrée au 12.



Jean, Marie, Emile Lavirotte

915

Le Premier Décembre mil huit cent quatre-vingt, à Paris, à dix heures du soir,
 Nous, soussignés, officiers de l'état civil de la Seine, avons procédé, en vertu de
 l'arrêté du Préfet de la Seine, à la célébration du mariage de M. Lavirotte Jean-François, âgé de quarante
 ans, demeurant à Paris, rue de la Harpe, n° 11, lequel nous
 a présentés avec ses enfants, du sexe masculin, vivant, né le dix-huit à dix
 heures, dont son domicile, et plus comparant, et M. Rosalie Millone,
 son épouse, sans profession, âgée de trente ans, laquelle enfant, on a donné
 les prénoms **Jean-Marie-Emile**. Présents: les Citoyens Charles
 Charles et Louis Millone, rentiers, âgés de soixante-quatre ans, demeurant
 à Villiers-Borgon (Rhône) avec deux enfants, et M. Berthet Jean-Marie,
 avocat, âgé de vingt-huit ans, demeurant à Lyon, rue de la Harpe, n° 11,
 oncle par alliance de l'enfant, les quels ont été présents, signés
 avec nous après lecture.

Lavirotte Minon Berthet



Lyon : 30 nov. 1870
 Lyon : 27 déc. 1944





1817

1504

1825



1^{er} décembre

1896

Article Quatrième.
La raison sociale sera Audibert Lavirotte
et Compagnie.
La dénomination de la Société sera « Atelier
de Monplaisir - les - Lyon ».
La signature sociale sera comme la raison
sociale : « Audibert, Lavirotte, et Compagnie ».



Commanditaires	Qualité		Mandataire	Qualité	Ville	Somme
Jean Baptiste Marie Garel	Docteur				Lyon	10 000
Joseph Louis Gillet	Négociant				Lyon	20 000
Maire Etienne Philomène Gillet	Rentière	Veuve de Claude Papillon	François Gillet	Propriétaire	Lyon	50 000
François Gillet	Propriétaire		Joseph Louis Gillet	Negociant	Izieux	20 000
César François Marie Chantre	Employé de commerce				Lyon	10 000
Berthe Rolsalie Marquis	Rentière	Veuve Etienne Alphonse Delfosse	César François Marie Chantre	Employé de commerce	Valence	20 000
Charles Eugène Victor Robin	Propriétaire				Lyon	10 000
Jean Baptiste Janin	Négociant				Lyon	10 000
François Louis Elisée Sève	Négociant		Jean Baptiste Blanc	Négociant en soie	Lyon	15 000

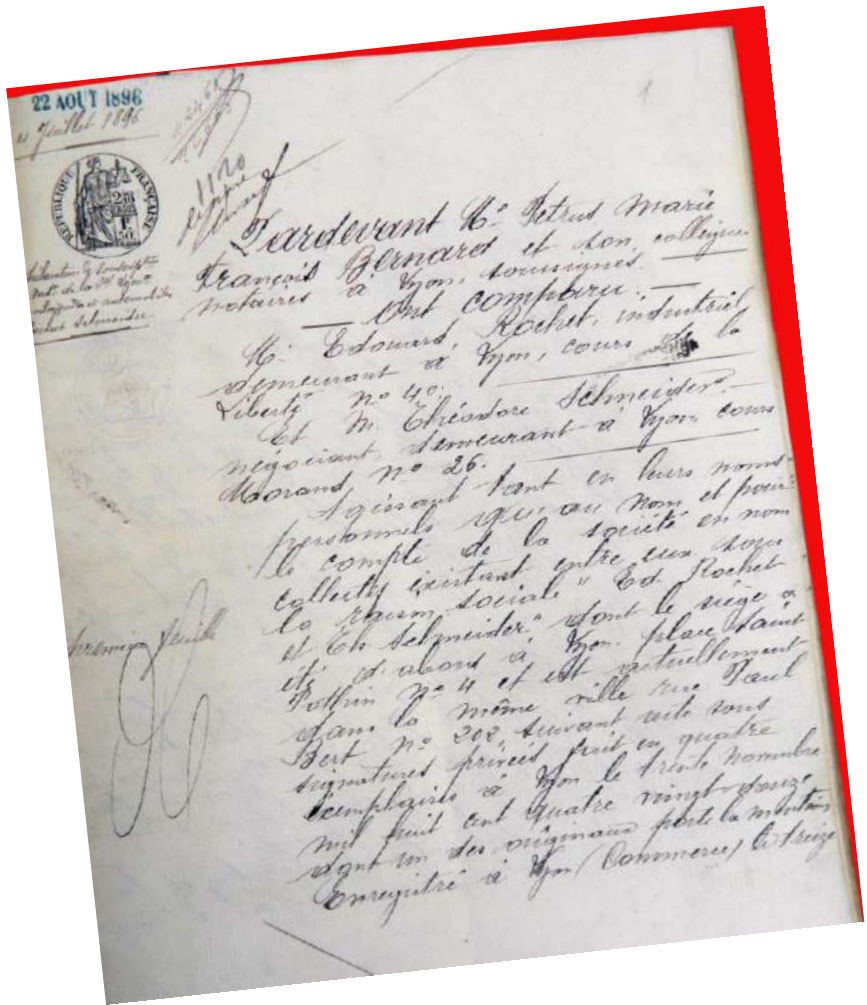
seront simples commanditaires, une société en commandite dont le but sera la construction et le montage des voitures, tramways et véhicules automobiles de tous modèles et de tous systèmes, ainsi que des bateaux.

Les affaires de la société ayant prospéré, une augmentation importante du capital est devenue nécessaire (sic). Les commanditaires ci-dessus apportent la somme de 165 000 francs à la nouvelle société en simple commandite Audibert, Lavirotte et Cie au taux de 5% l'an.

La société où MM. Audibert et Lavirotte sont solidaire, apporte 65 000 Frs par l'actif net, excepté les espèces et le compte courant en banque. Le capital est donc de 225 000 Frs, soit près d'1, 2 millions d'Euros (convertisseurs INSEE 2025).



C'est par le quotidien *Le Vélo* du 13 juillet 1896, 5^e année, n°1321, p 3, que l'on apprenait que :



Michelin à Lyon

➡ Vendredi soir, à 5 heures a été livrée à M. Frachon, négociant, la première voiture à pétrole construite dans notre ville.

➡ Cette voiture, d'un style très élégant, sort des ateliers de MM. Audibert et Lavirotte, à Monplaisir; elle est actionnée par un moteur fait par MM. Rochet et Schneider, rue Paul-Bert. Quant aux roues, elles sont garnies de ces pneumatiques Michelin qui, non contents d'avoir été adoptés par le plus grand nombre des cyclistes, par les plus grands loueurs de voitures, par les compagnies de fiacres de Paris et par les fabricants d'automobiles, viennent encore de conquérir l'élément militaire.

Après les essais très longs auxquels ils ont été soumis à l'Ecole de Joinville, les pneus Michelin ont eu l'insigne honneur d'être adoptés pour les 120 machines pliantes commandées pour l'armée.

➡ Quoique partie très tard dans la soirée, la voiture de M. Frachon devait pour sa première étape aller coucher à Ambérieu (52 kil.).

Souhaitons à cette nouvelle branche de l'industrie lyonnaise le plus brillant essor, et à MM. Audibert, Lavirotte et Rochet et Schneider, un succès bien mérité.



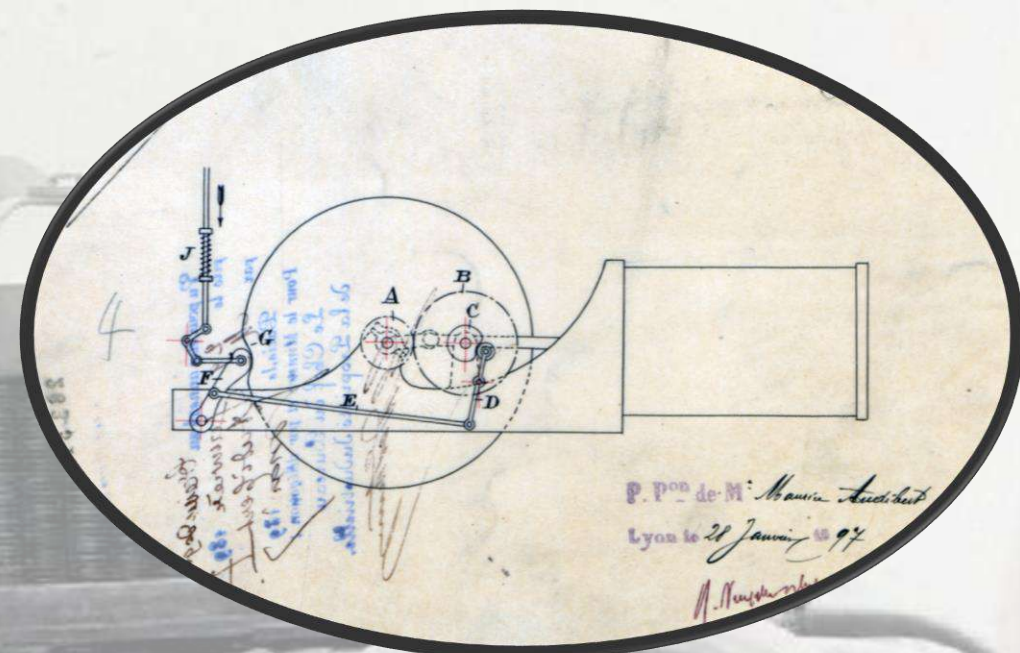


Aux frontons de l'usine du 12, rue des Quatre-Maisons (*Montplaisir*) à Lyon, on peut lire « Voitures Automobiles - Ateliers de Montplaisir – Audibert, Lavirottes et Cie ».

D'ici le 4 août 1898, ils auront une superficie couverte de 2500 m².



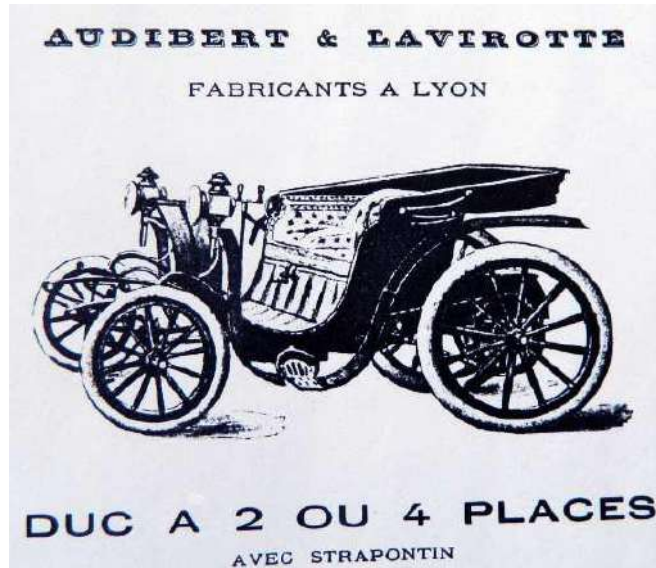
Extraits du brevet n° 263.511 du 29 janvier 1897 déposé par Maurice Audibert pour une « perfectionnement apporté aux moteurs pour voiture automobile ». Source : Archives INPI



Audibert, Lavirotte et Cie	09 février 1898	274.794	Nouvelle disposition d'allumage pour moteurs à 4 temps : à gaz, à pétrole ou autres essences
	10 février 1898	274.796	Perfectionnements apportés dans la distribution pour moteurs à gaz, à pétrole ou autres, fonctionnant selon la marche dite en quatre temps
	20 avril 1898	277.109	Système de changement de vitesse à courroies sans poulies folles à un seul galet de tension pour plusieurs vitesses, ou poulies permettant d'obtenir le débrayage automatique pour voiture automobiles c'est-à-dire produire le débrayage du moteur en serrant le frein sans avoir recours à un cône de friction

Source : Archives INPI



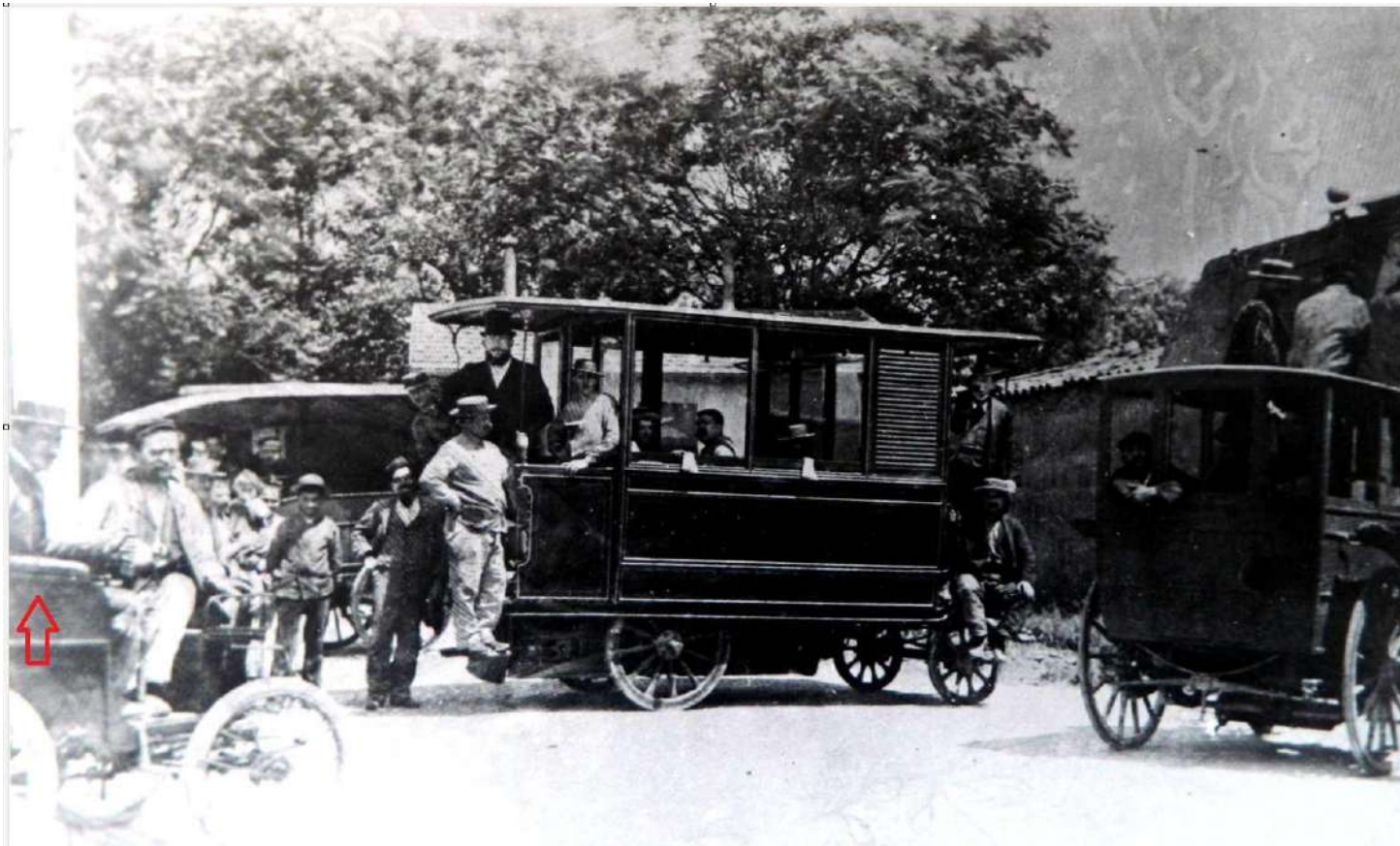


Préparatifs dans la cour des « Ateliers de Montplaisir » en vue du 4^e Salon du cycle et de l'automobile de 1896.

Maurice Audibert a fait sortir toutes les voitures et le wagon-salon par la vingtaine d'employés et d'ouvriers qui prennent la pose sous l'œil du photographe.

Nous remarquons la présence d'au moins deux adolescents.

Les Audibert se refusaient d'embaucher des enfants de moins de 12 ans.



Le Mail-Cart moteur 2 cylindres 7 Cv of Audibert, Lavirotte & Co publié en 1896 dans *The Horseless Age* dans son du compte rendu du salon.

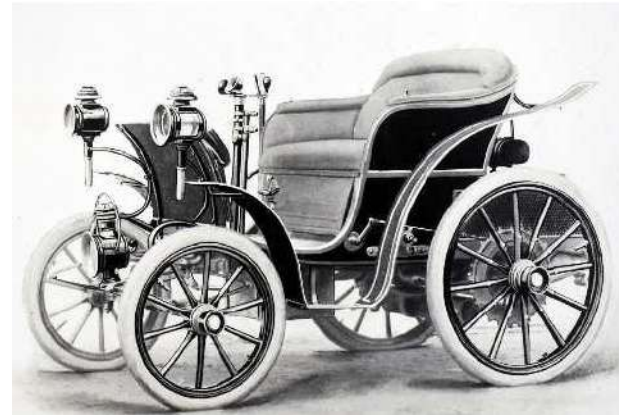


LE MAIL-CAR (fig. 253)

Première publicité parue dans le journal libournais *La Chronique* du 23 septembre 1897 du représentant général pour le sud-ouest de la maison Audibert, Lavirotte et Cie installé à Libourne.

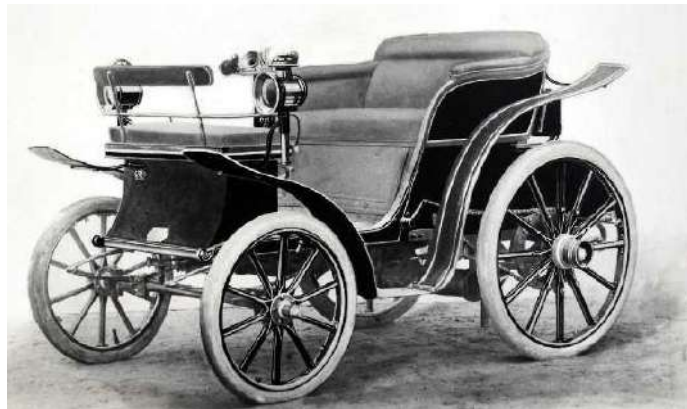
Il vendit trois voitures.





Petit duc et duc

La maison Audibert, Lavirotte et Cie y exposa une victoria, un omnibus, un fourgon de livraison, un camion et :



Deux wagonnettes



Mail-car



Une Berline de voyage.
Notez le système de ventilation sur le toit.

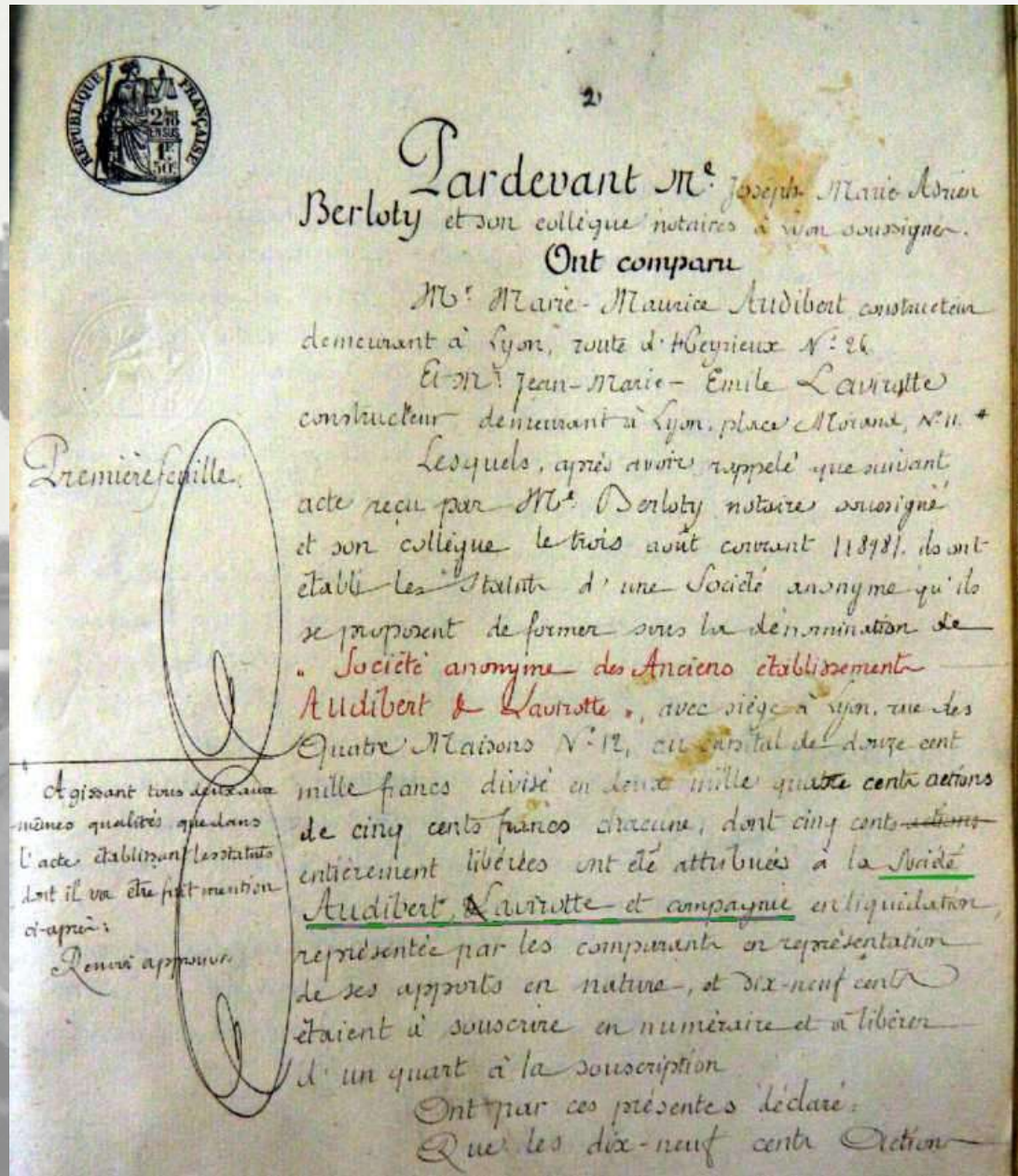




3 août

1898

Capital 1 200 000 francs



Annonce de la dissolution et liquidation de la commandite le 28 juillet 1898.

Elle sera apportée à une nouvelle société anonyme par actions de 500 Frs avec l'inventaire au 1^{er} janvier 1898.

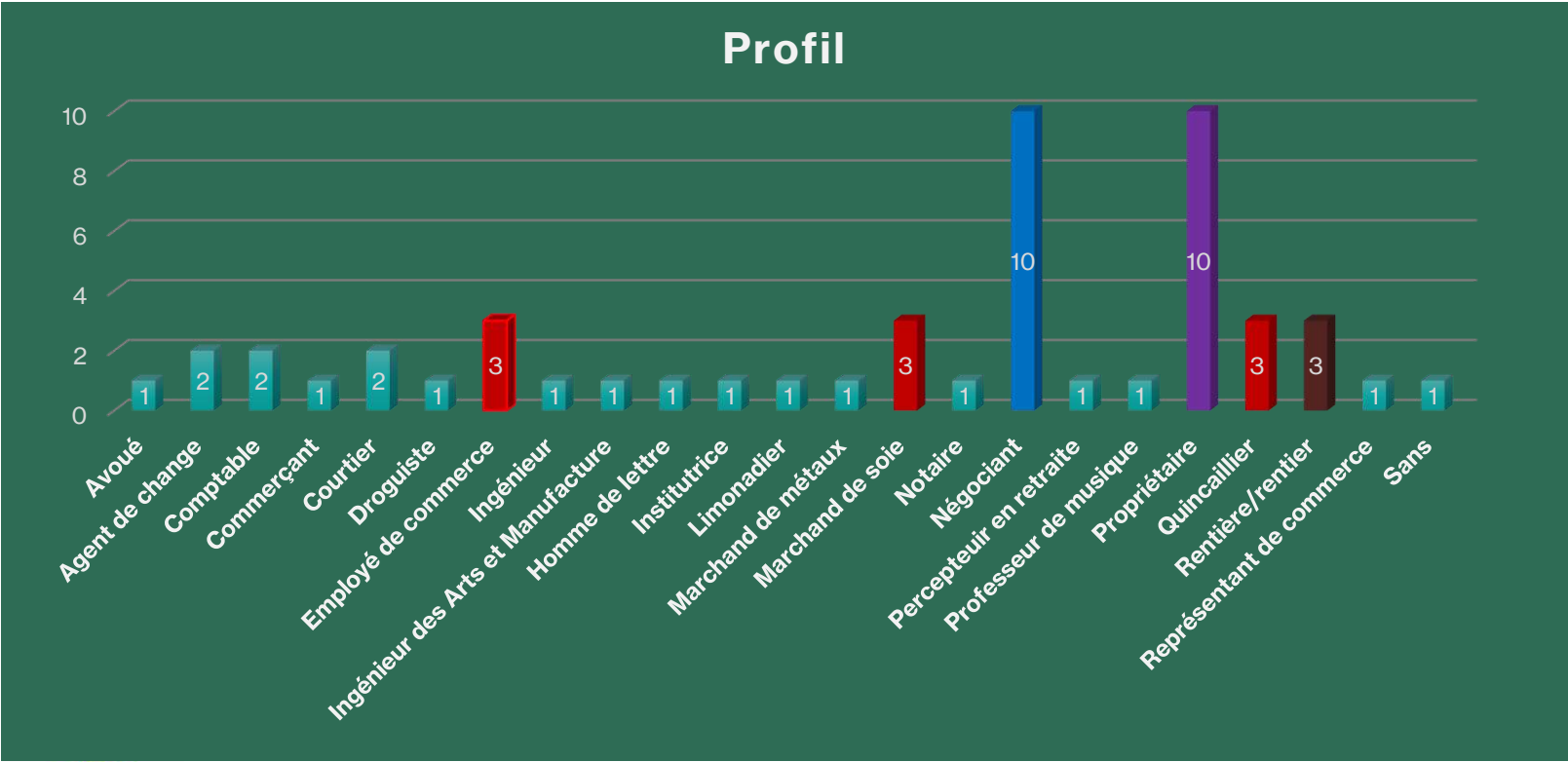
Les commanditaires, outre le remboursement de leur commandite se partageront 50 000 Frs en espèce versé dès la création de la nouvelle société anonyme.

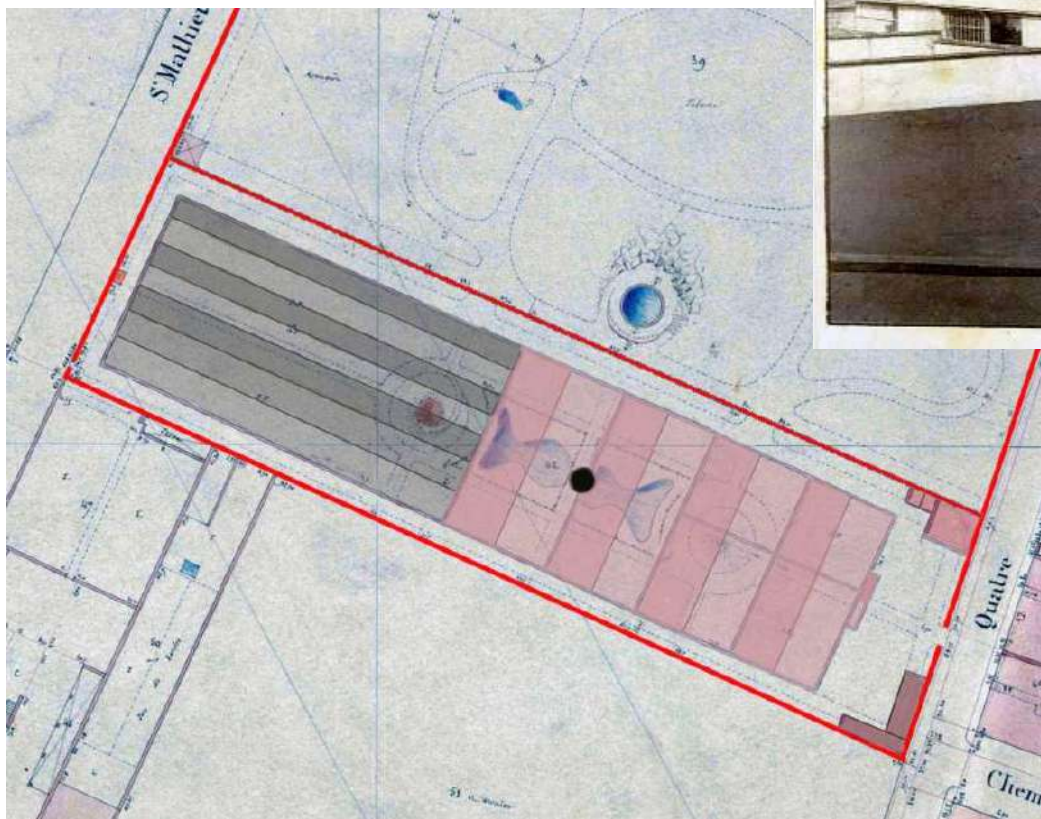
De plus, ils se verront remettre individuellement 450 actions de 5000 Frs, s'ils restent actionnaires.

Cinquante à la liquidation de la Société	
Audibert Lavirotte et C ^{ie} - - - - -	50.
Et quatre cent cinquante aux - - - - -	
membres de cette société individuellement savoir:	
Cent soixante à M. Audibert - - - - -	160
Cent soixante à M. Lavirotte - - - - -	160
Vingt à M. Janin - - - - -	20
Vingt à M. Chantre - - - - -	20
Quarante à Madame Deffosse - - - - -	40
Crente à M. Seve - - - - -	30
Vingt à M. Garel - - - - -	20
Total égal cinq cents - - - - -	500.
Conformément à la loi, les titres	



Les 1 900 actions restantes furent acquises par 52 investisseurs. Parmi eux, François Lavirotte, frère d'Emile, investi pour 10 000 Frs (plus de 50 milles € 2025) et Camille Frachon pour 10 000 Frs.



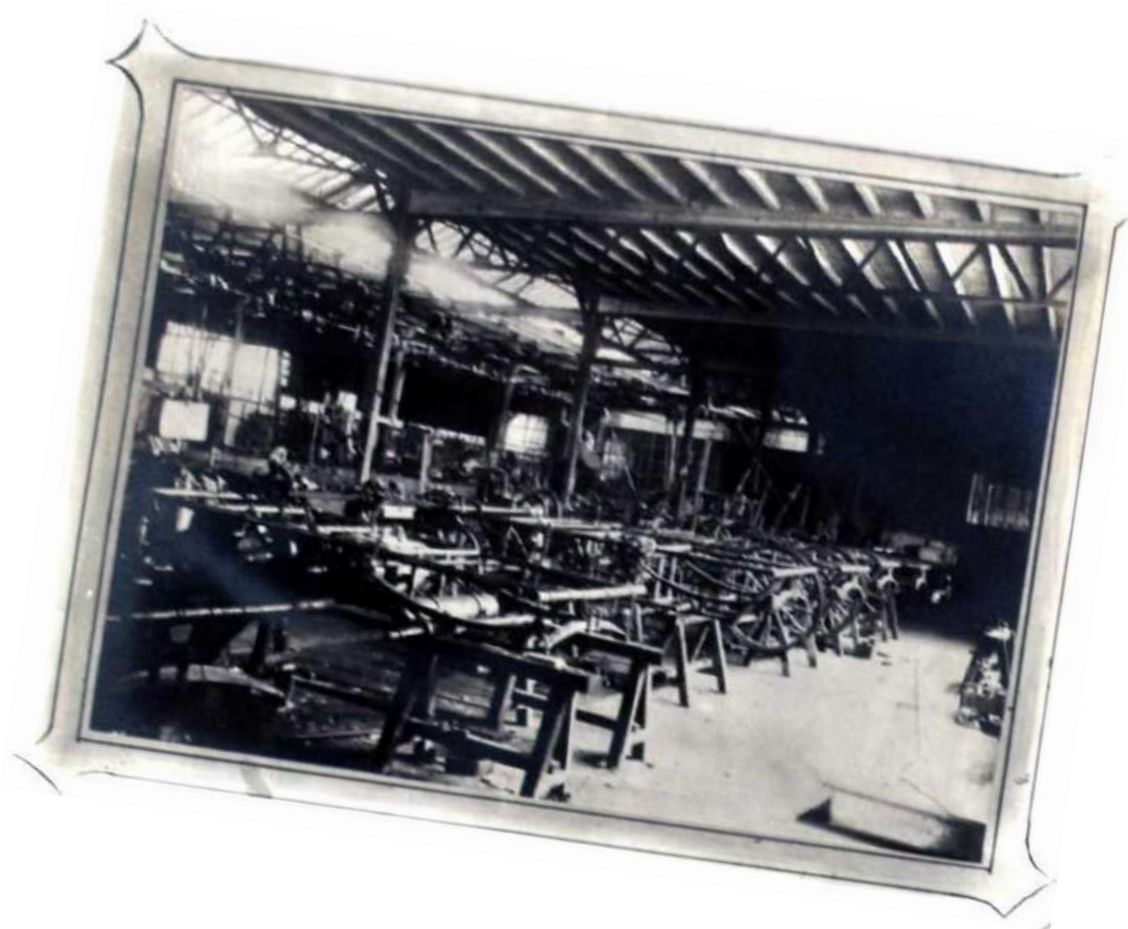


Le journaliste Lacroix du Maine fit une visite chez Audibert & Lavirotte pour le journal *Le Vélo* qui en publia le compte-rendu le 14 avril 1900.





Vue intérieure de l'usine avec l'atelier de tournage, notez, les installations électriques ; celui du montage des châssis tubulaires brevetés.





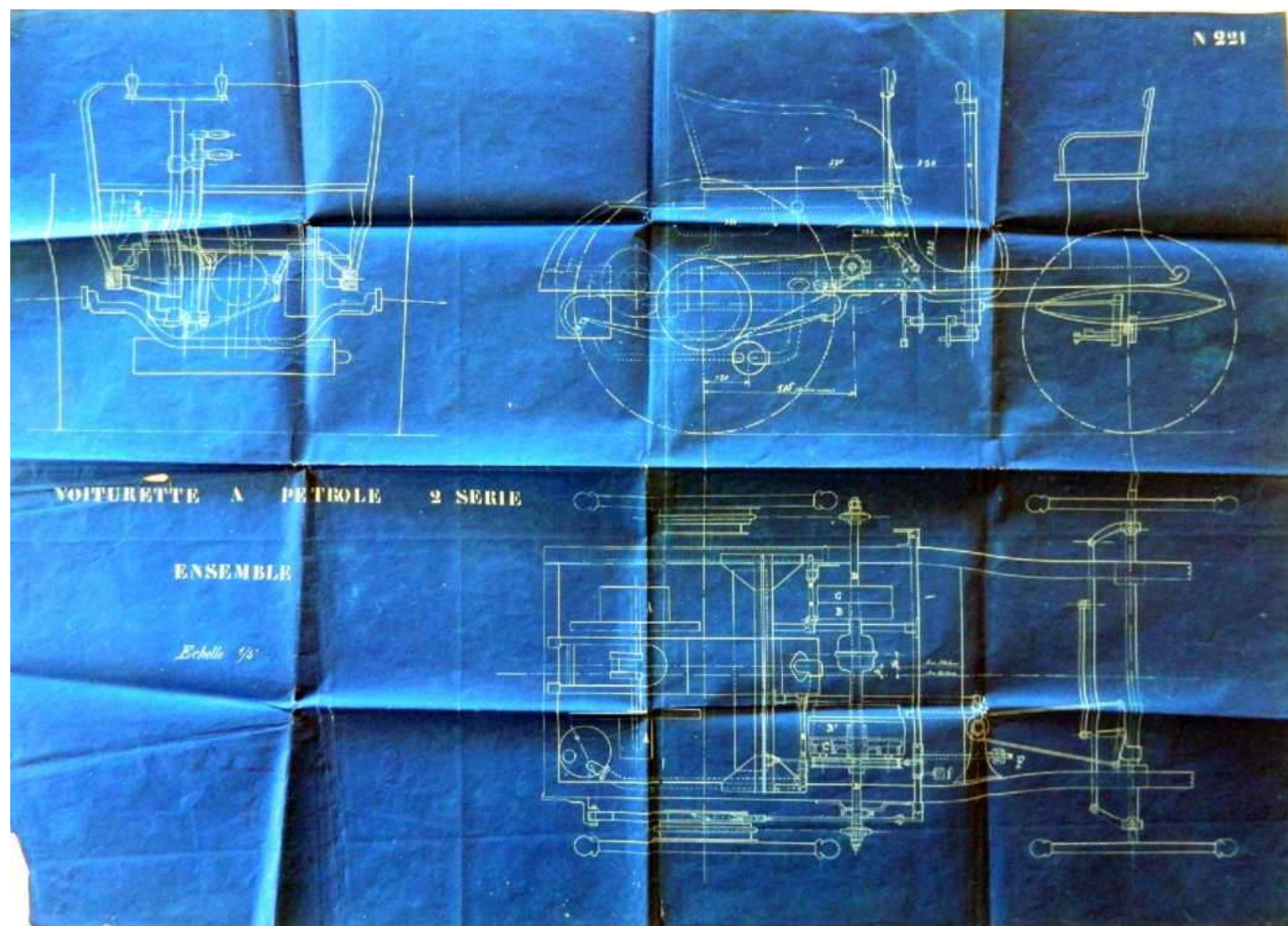
Aux côtés des nouvelles Audibert & Lavirotte sur châssis anciens à moteur vertical et transmissions par courroies ...

Société des Anciens Etablissements Audibert et Lavirotte	18 décembre 1899	295.531	Nouvelle voiture automobile à pétrole
	18 décembre 1899	295.532	Nouveau carburateur à surface pour automobiles ou autres applications
	19 décembre 1899	295.533	Nouvelle disposition de changement de vitesse

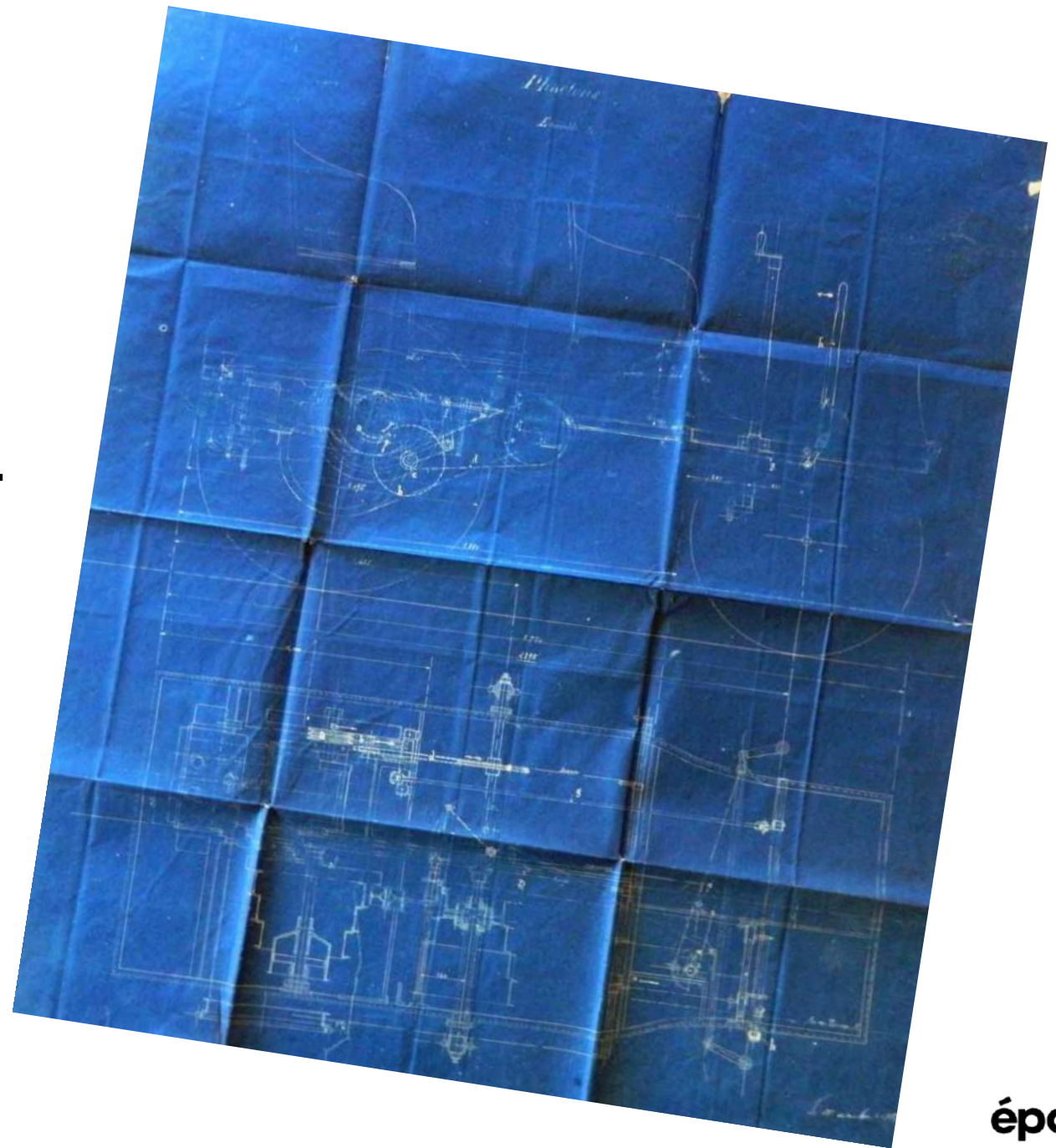


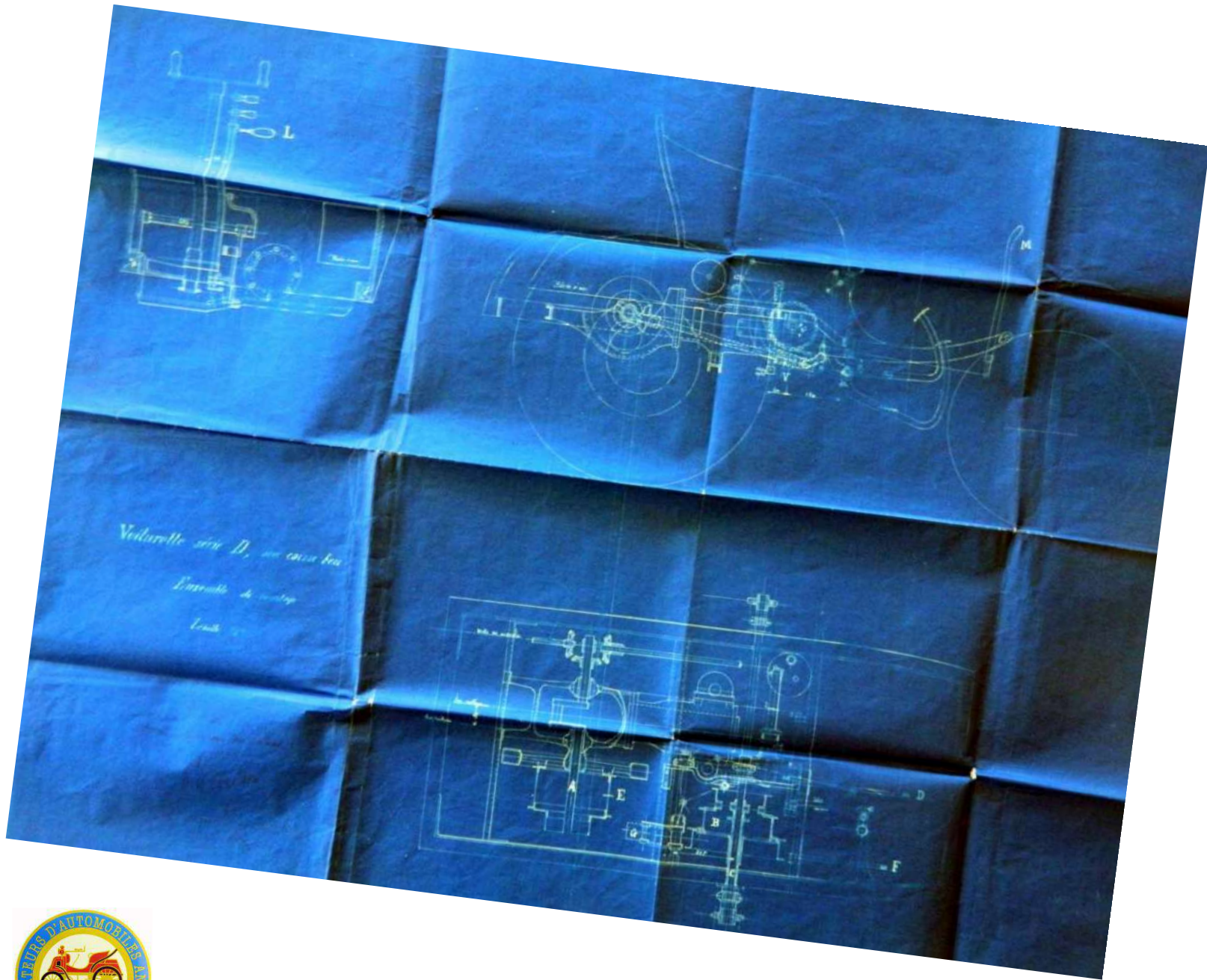
Source : Archives INPI

Le 27 novembre 1899, conformément à la loi du 10 mars précédant, quatre types furent réceptionnés par les Services des mines, avec le type A sur châssis ancien à moteur horizontal donnant 6 chx en carrosserie vis-à-vis classe voiturette.



En phaëton avec 3 rapports par courroies.



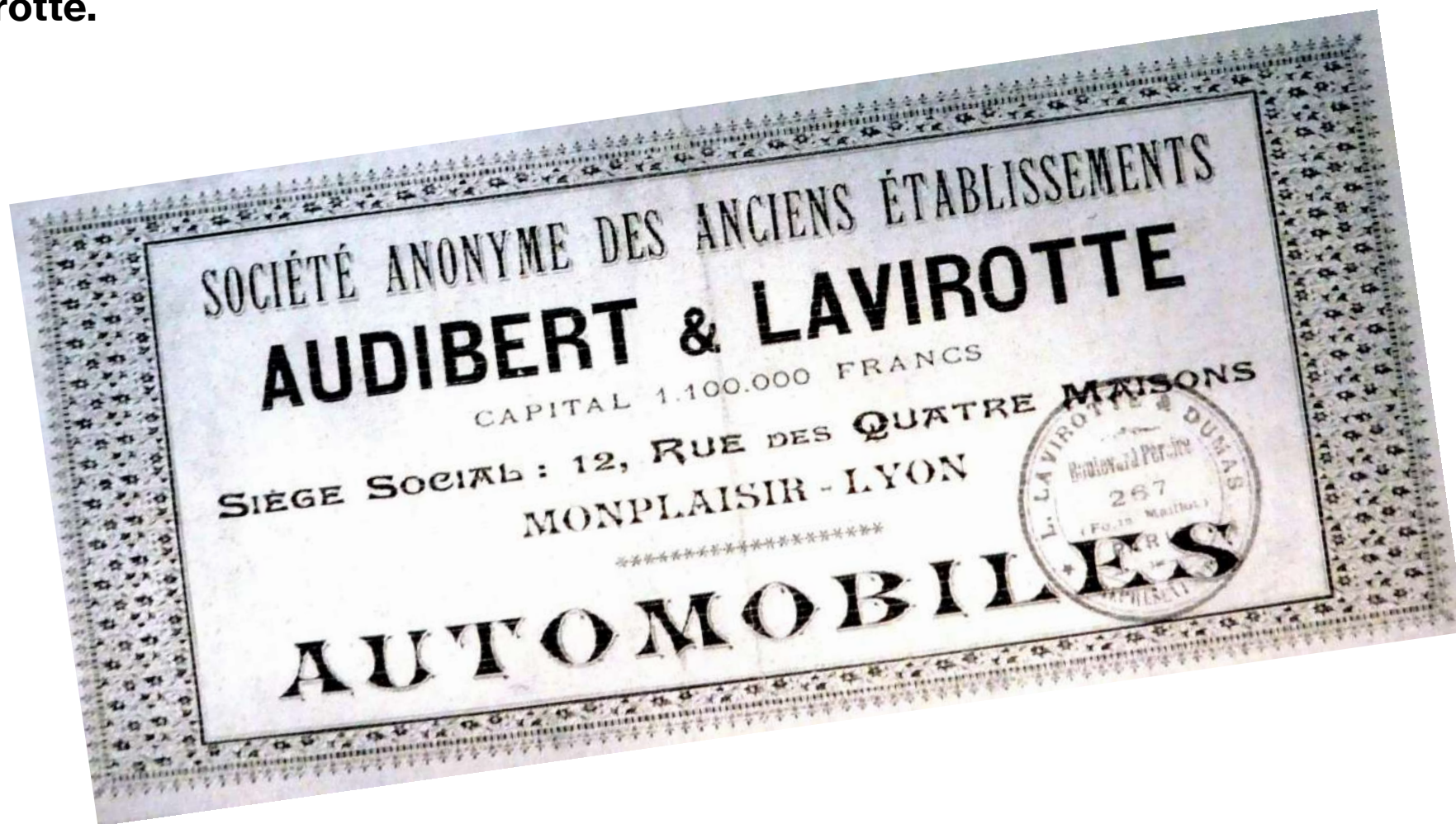


Enfin, le petit châssis ancien type D avec caisse en bois à 2 places à moteur mono cylindre horizontal de 3 chx.



Mais la profusion des types, les études des châssis et moteurs, les investissements, tant en construction des bâtiments, qu'en outillage et organisation avaient finis par avoir raison de la trésorerie de la Société Anonyme des Etablissements Audibert & Lavirotte.

Le temps dévorait et épuisait le directeur technique, Maurice Audibert, et le directeur commercial, Emile Lavirotte.





Pour le Salon de l'Automobile, du Cycles et des Sports, du 25 janvier au 10 février 1901, sur le stand n° 96 de la Société Anonyme des Anciens Etablissements Audibert & Lavirotte, les visiteurs eurent la primauté de découvrir quatre nouvelles Audibert & Lavirotte sur châssis nouveaux équipés de nouveaux moteurs à 2 et 4 cylindres d'une puissance de 16 et 32 CV.

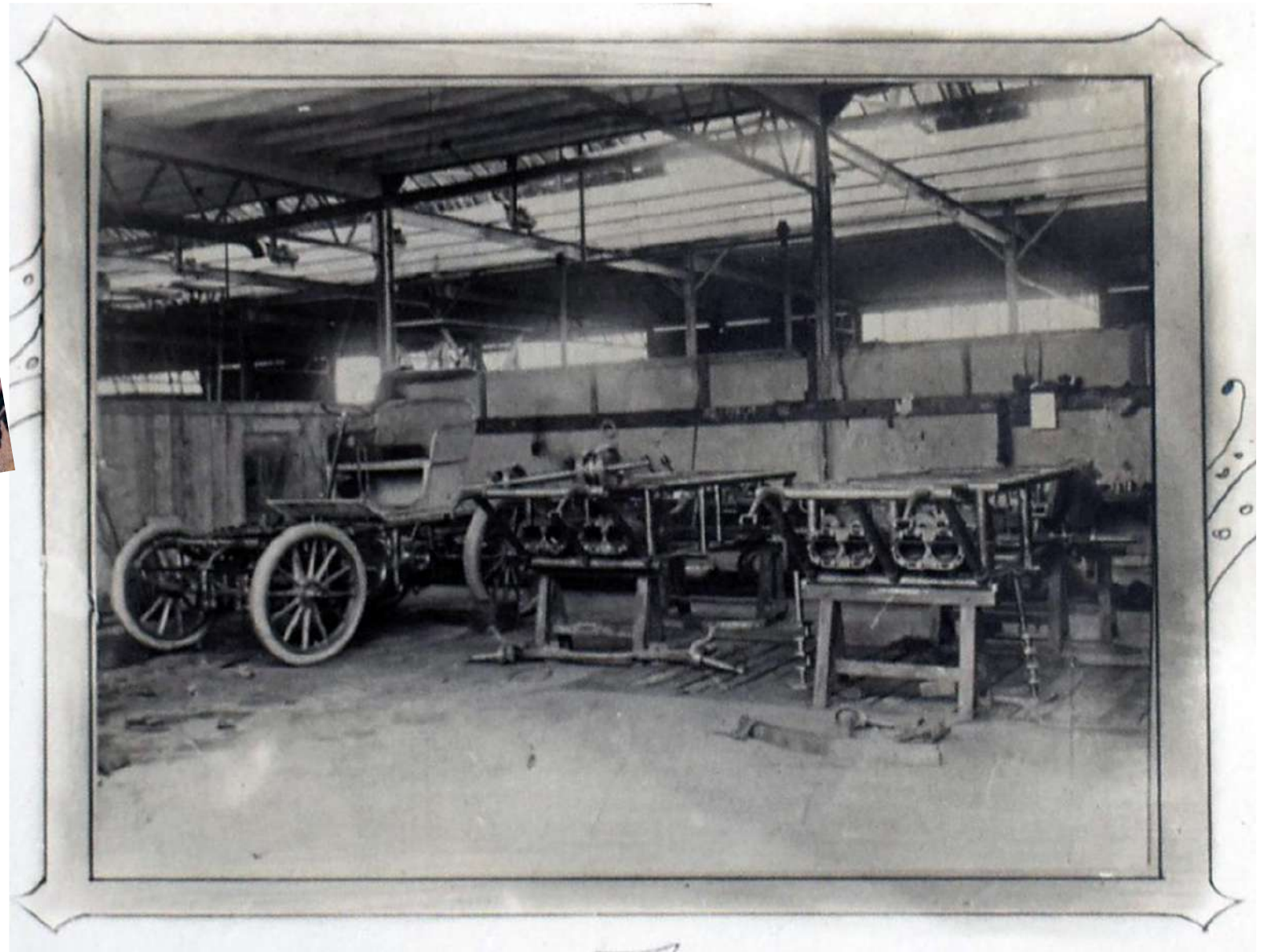


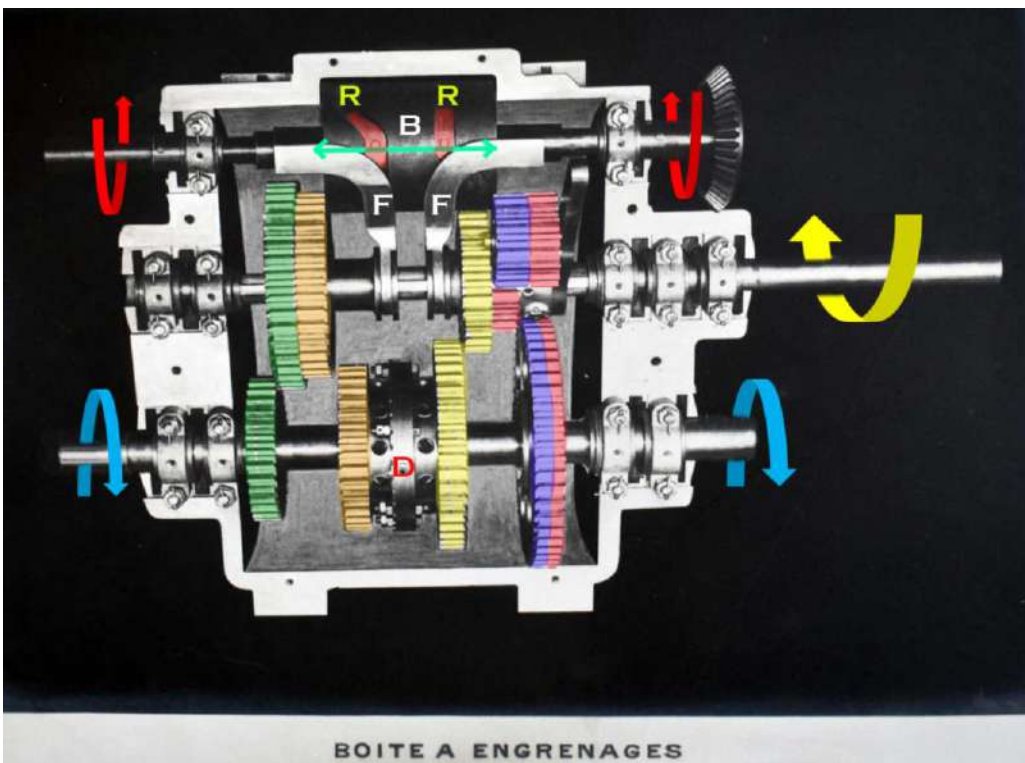
Et en particulier, les deux extraordinaires Audibert & Lavirotte, 4 cylindres, 32 HP.



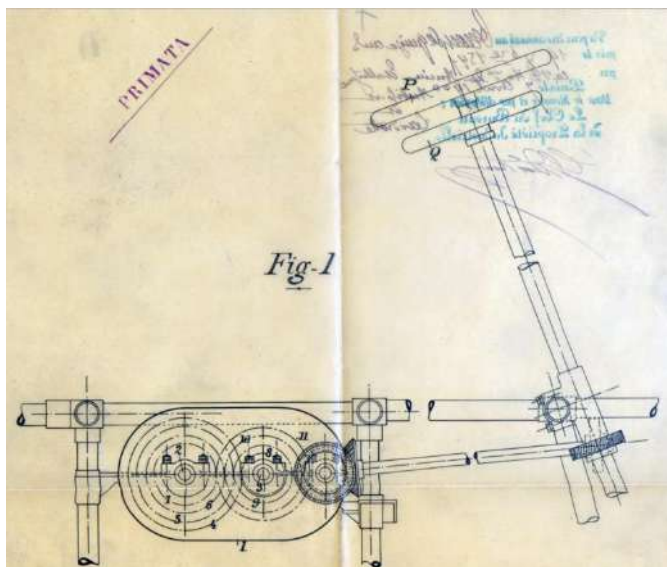
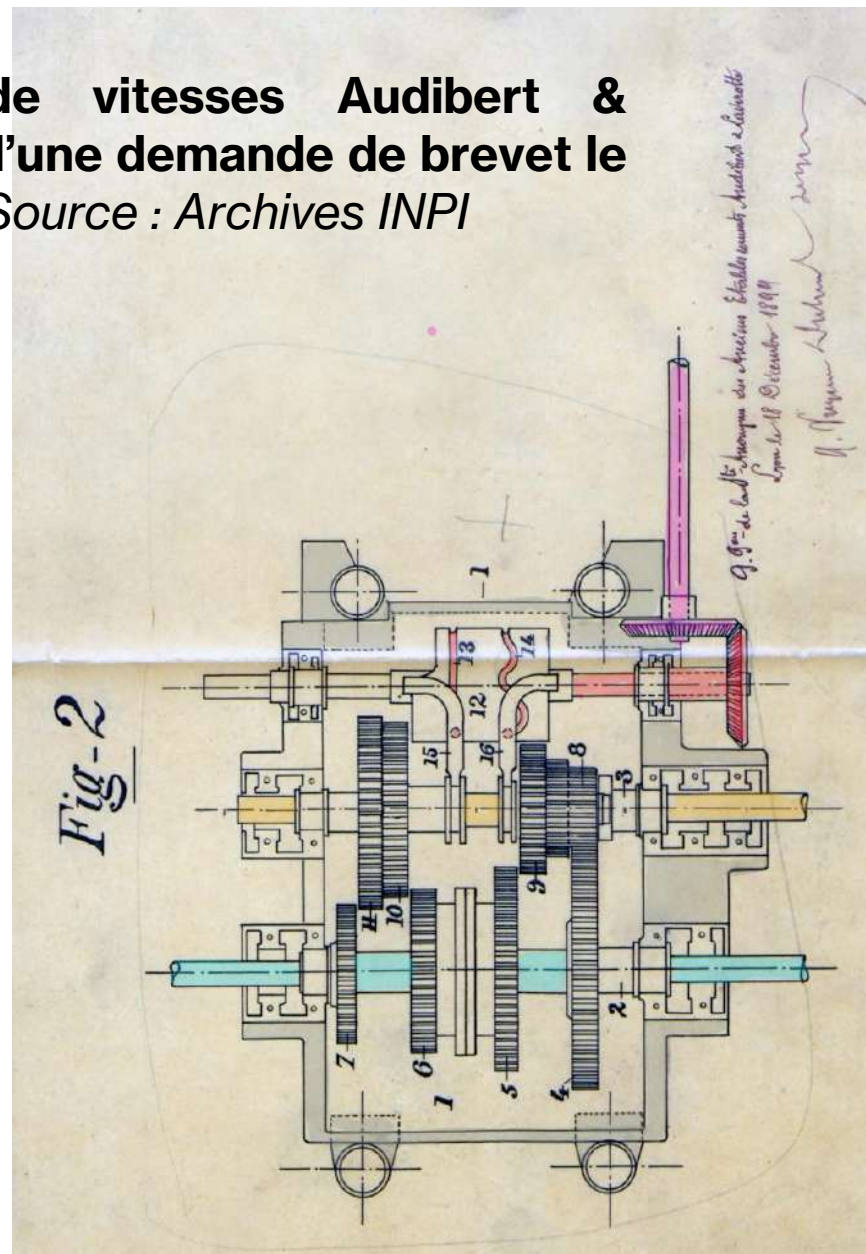


Et nous en voyons trois en construction photographiés dans l'atelier de montage du magnifique catalogue bordeaux du salon de 1901.

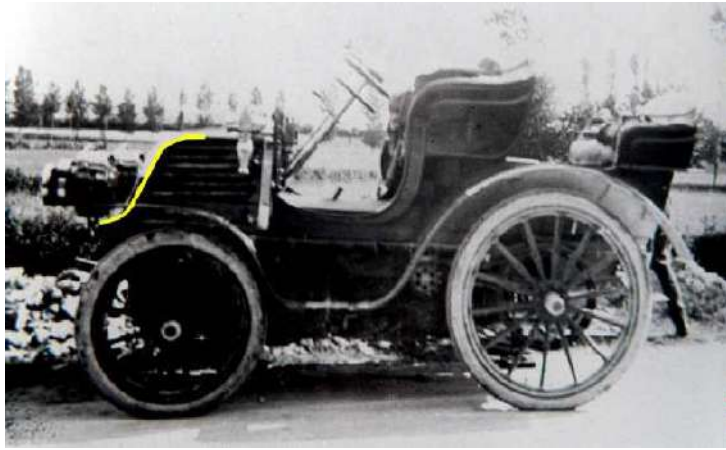




Le changement de vitesses Audibert & Lavirotte fit l'objet d'une demande de brevet le 19 décembre 1899. Source : Archives INPI



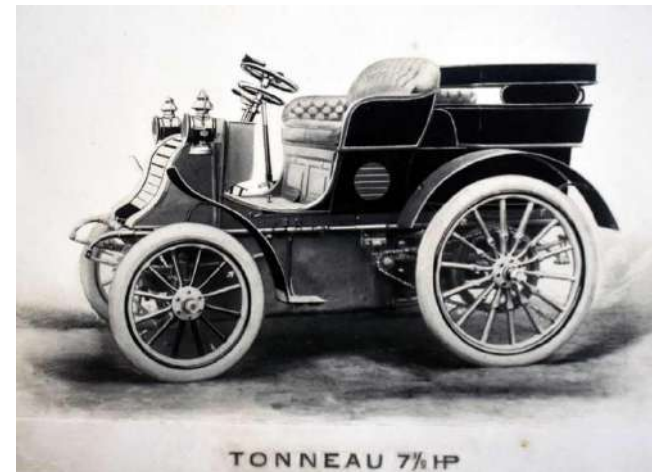
Et ce catalogue proposait aussi ce nouveau châssis dit « à engrenages » avec moteur 7 ½ HP reconnaissable à son capot à persiennes et en forme de S renfermant le radiateur quelques soit la forme de sa carrosserie.



SPIDER 7 ½ HP



PHAËTON DOUBLE 7 ½ HP



TONNEAU 7 ½ HP

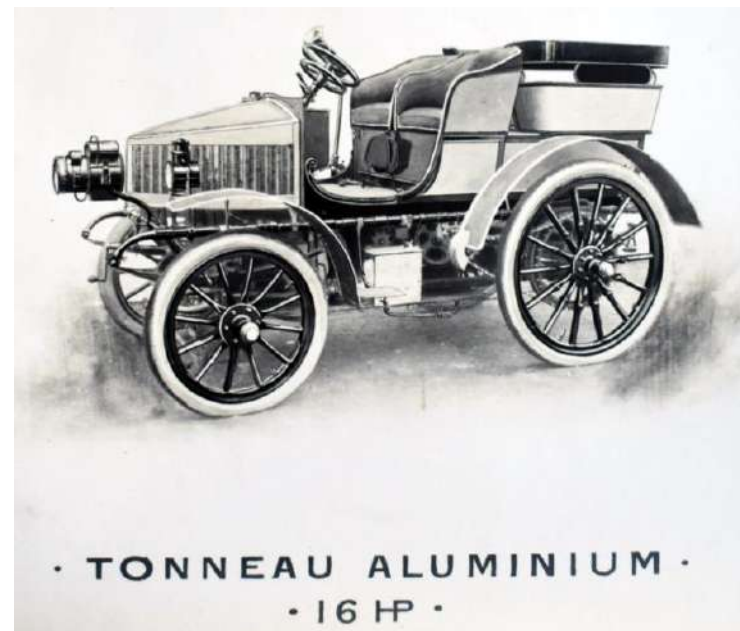


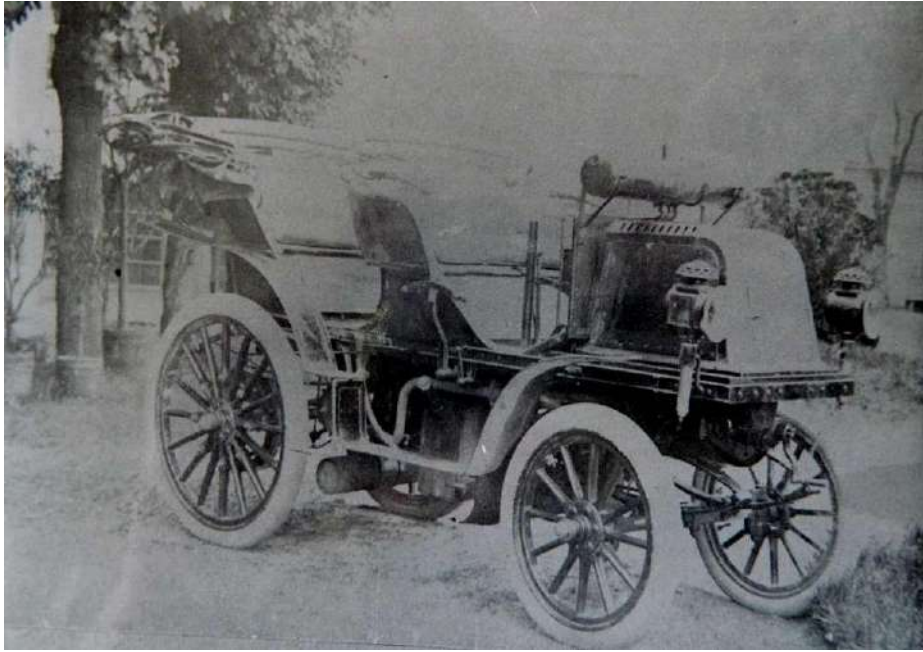


En 12 HP reconnaissable à son radiateur parallélépipédique.



En 16 HP, 2 cylindres, reconnaissables à son radiateur coupe-vent capotés dont l'un était en carrosserie toute aluminium.

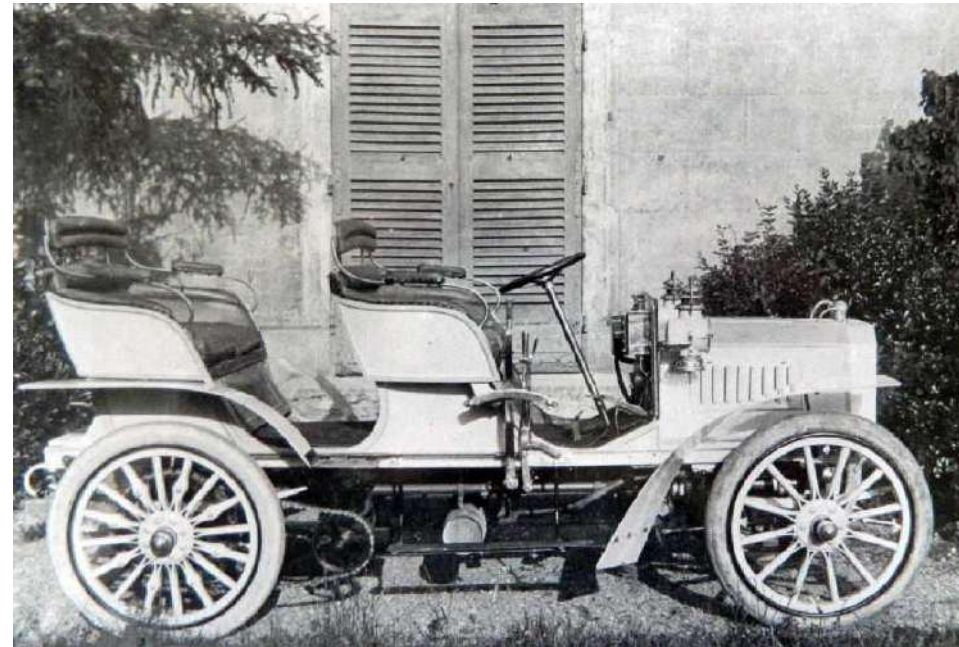




AVANT

Mais chez Audibert & Lavirotte on ne se contentait pas que de construire des voitures.

Jouissant d'une belle réputation pour la qualité de ses carrosseries, peintures et finitions, aussi faisait-elle des travaux à façons pour Marius Berliet ou moderniser des voitures antérieures, telle cette Daimler.



APRES



Les Audibert & Lavirotte

Courses et les concours

1898 - 1901



Les **6 et 7 mars 1898**, pour la **première fois**, trois voitures furent engagées dans Course d'Automobiles Marseille - Hyères – Nice en catégorie véhicules pesant plus de 400 kg. 42 voitures engagées sur cette épreuve en 2 étapes.

- Les voitures étaient conduites par **Maurice Audibert, Emile Lavirotte et Seraire de l'Auto-Garage de Nice**.
- L'une se renversa le 1^{er} jour, le fourgon brûla dans la nuit du 7 (22 000 Frs de dégâts) et une autre percuta le contrôle et ne pu repartir.
- Une seule 6 CV, 4 places, accomplit la totalité des 240 km en 12 h 29 mn 55 s, loin derrière la Panhard-Levassor de Charron et ces 6h 53mn 45 s.

La firme engagea ses voitures dans de nombreuses courses de 1898 à 1901 et y occupa des places d'honneur

- Le **24 mars 1899** lors du Prix de Monte-Carlo, dans l'épreuve de la Course de Côte de Nice à La Turbie (16,6 km), les Audibert & Lavirotte se classèrent **1^{er} avec le break 8 CV, 4 places, et 13^e avec la voiture, 2 places**.
- Le **26 mars 1900** en série D voiture de plus de 1 000 kg on trouvait 6 voitures engagées dont Audibert & Lavirotte inscrite pour l'épreuve de la Semaine de Nice. Elle **remporta le prix Draguignan-Nice-Draguignan et retour**, 192 km, en 5 h 52 mn 21 s.
- Le **16 septembre 1900**, MM. **Ailloud, Pansu et Audibert** prirent respectivement les **1^{er}, 2^e et 3^e** de la Course de Lissieu-Mâcon, 100 km.



Les concours

Le **13 mai 1898**, l'agent bordelais Pinaud-Duanip s'était engagé pour le Concours d'Elégance de l'Exposition de Bordeaux, en catégorie 2 places.

Avec son phaéton Audibert & Lavirotte, il se classa 5^e.

Le **10 mars 1898**, **Seraire** s'engagea dans le Concours d'élégance et de confortable de Monté-Carlo.

Le **4 juillet 1898**, deux élégantes dans un duc 2 places, se classèrent 3^e de la 2^e série du Longchamps Fleuris.



Le **29 juillet 1901** à la Course du kilomètre lancé de Lyon, catégorie voiture de plus de 20 CV, **Jean Deydier** sur sa « **Torpille** » Audibert & Lavirotte fut **vainqueur**.



Jean Deydier signait en beauté le chant du signe de la marque Audibert & Lavirotte !



Suite & Fin



Un acteur clé : Léon Audibert.

Le patriarche, dont personne chez Audibert & Lavirotte ne pouvait contester la légitimité et que tout le monde écoutait.

Ce puissant fabricant soyeux lyonnais devenu négociant en soie :

- S'était élevé seul ;
- Fut juge au Tribunal de Commerce de Lyon de 1869 à 1894 ;
- Et l'un des créateurs en 1822 de la Caisse d'Epargne de Lyon dont il fut le président du Conseil d'Administration de 1877 à 1880.

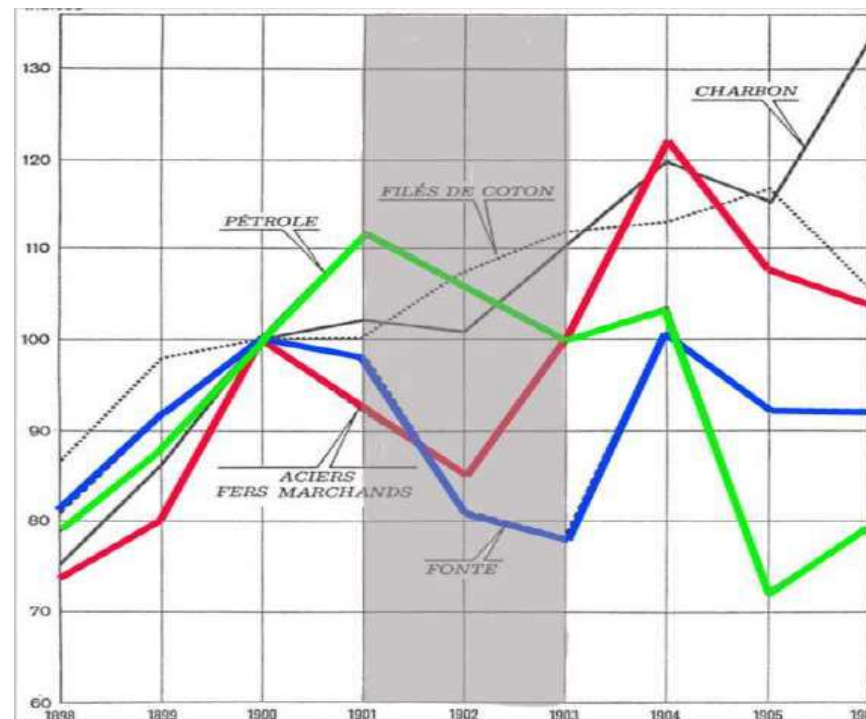


Mais pourquoi Léon Audibert s'invita dans cette affaire ?

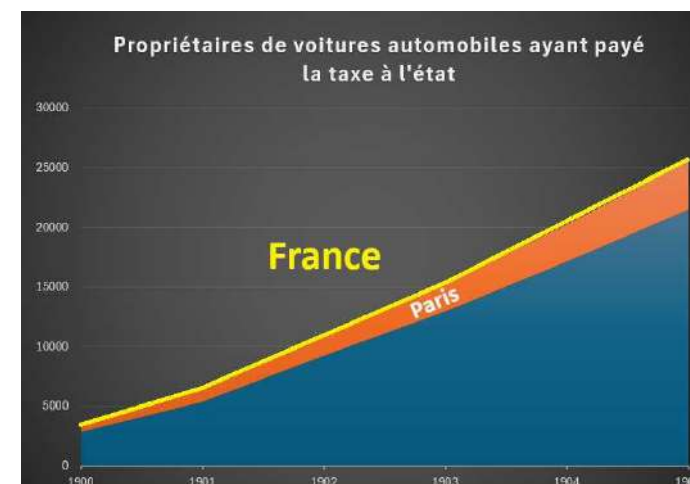
Il vint avertir les dirigeants Audibert&Lavirotte que la métallurgie entrée en crise économique et qu'elle allait s'installer durablement. Cette crise est marquée par les craintes des agences financières et un manque chronique de travailleurs qualifiés, rendant difficile la formation leur professionnelle.

Or, justement l'automobile était une branche nouvelle de cette métallurgie et cette très jeune industrie manquait cruellement de travailleurs qualifiés.

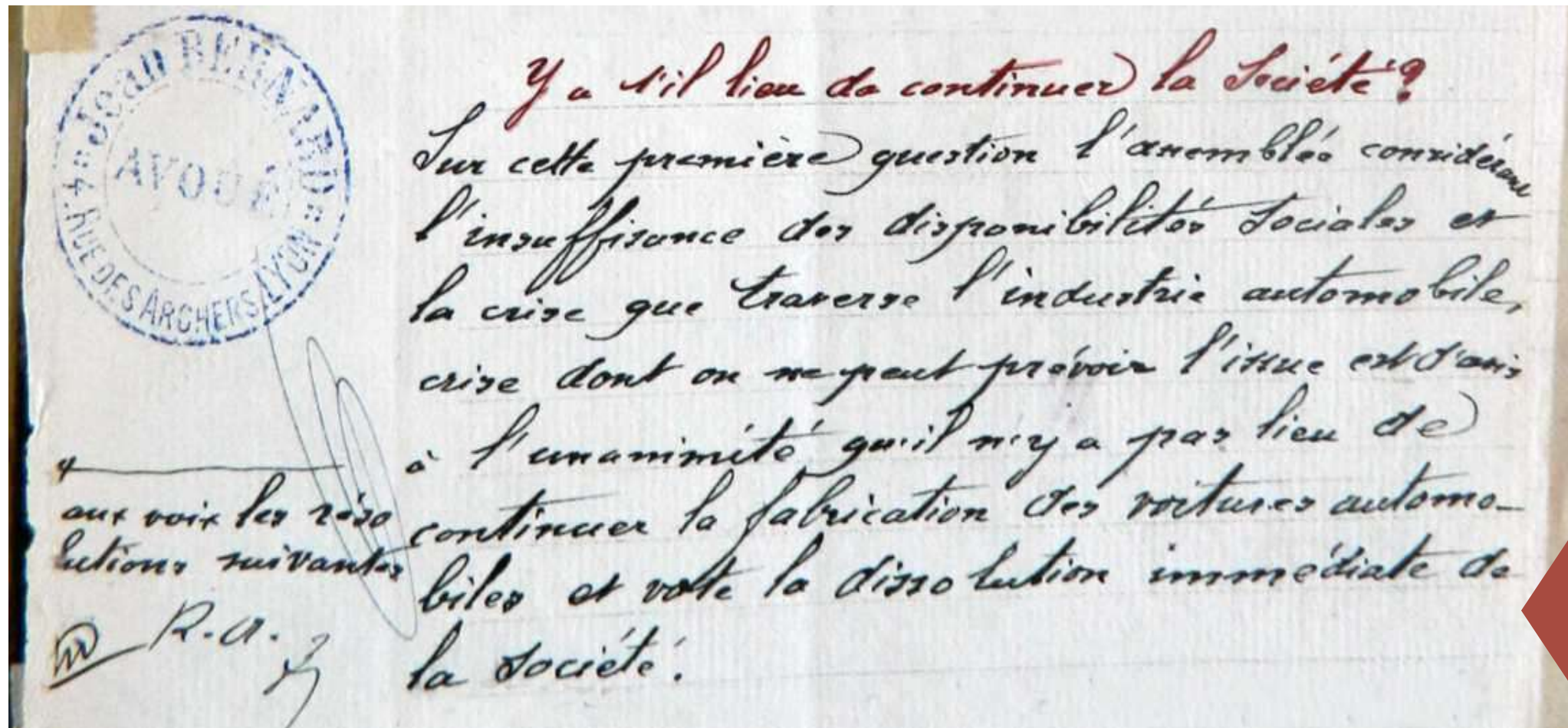
Notre pétrole provenait exclusivement du Caucase et des Etats Unis et sa production était en chute libre tout comme celle des aciers, fers marchands et fontes. Etc.



Ce que contredisent nos recherches dans les archives de Paris et de celle du Ministère des Finances où la progression de propriétaires de voitures automobiles ne fléchit pas durant cette période et ne cessa de croître. Mais cela, on l'ignorait à Lyon !



C'est pourquoi, constatant l'ancrage de cette crise, Marcel Caplet au nom du Conseil d'Administration de la Société des Anciens Etablissements Audibert & Lavirotte convoqua spécialement les actionnaires le 27 novembre 1901. Il ne leur posa qu'une question lors de cette assemblée extraordinaire :

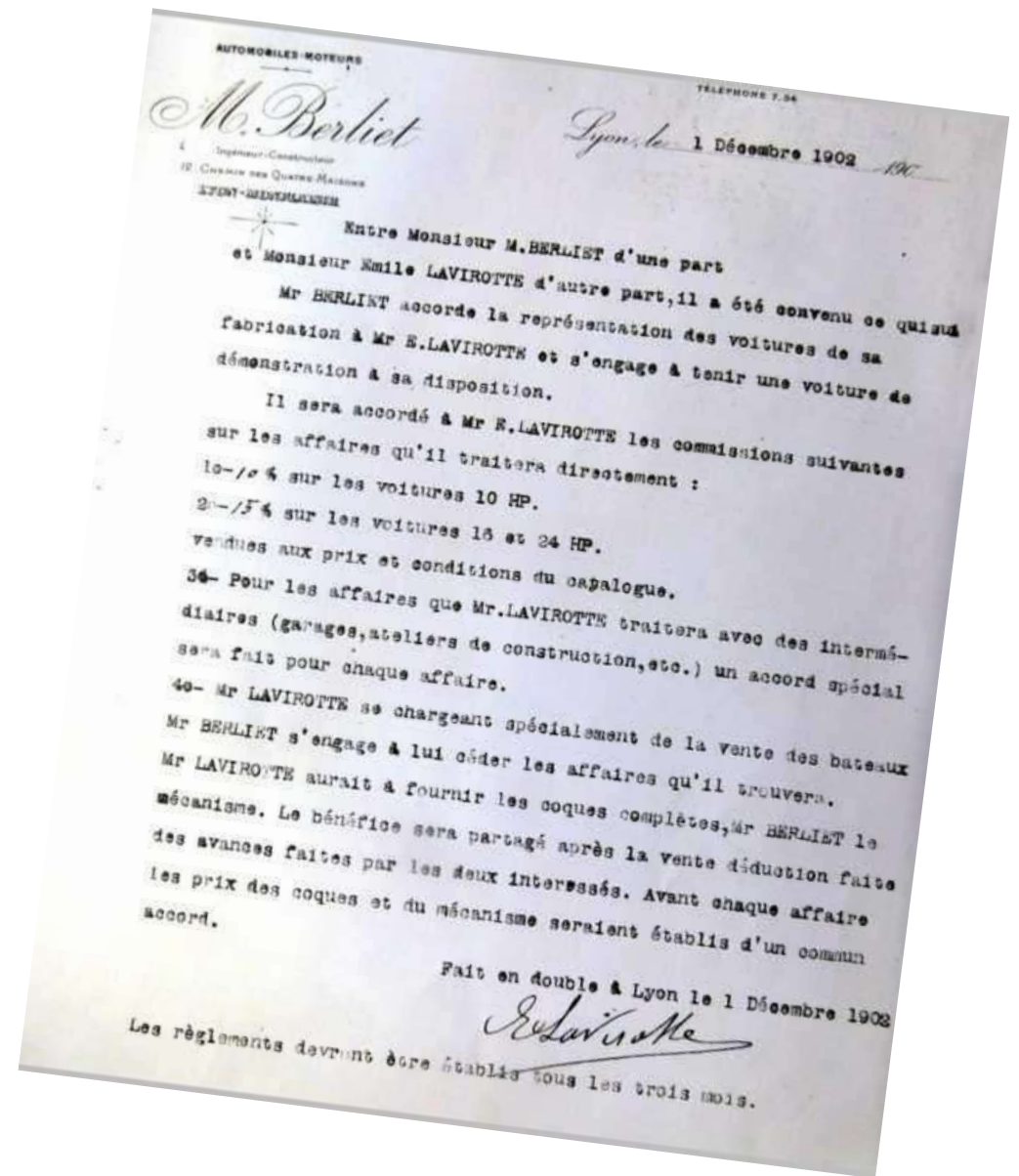


Le bilan de cette aventure humaine et industrielle



Emile Lavirotte

Le 1^{er} décembre 1902, Marius Berliet accorda la représentation des voitures de sa fabrication et s'engage à tenir à sa disposition une voiture de démonstration.



Maurice Audibert

Entra comme directeur commercial chez Rochet-Schneider puis en 1904, aux Chantiers de La Buire qui construisait cette fois-ci ses propres voitures automobiles depuis 1902.

En 1909, l'ingénieur opticien et astronome Rodolphe Berthon s'associe à Maurice Audibert qui était à Villeurbane depuis le 7 juillet 1907.

Ils déposèrent ensemble 12 brevets d'invention pour des projections cinématographiques ou photographiques en couleurs entre 1910 et 1913.

Il poursuivit seul ses travaux sur la trichromie et ses dispositifs de prise de vue jusqu'en 1931 en déposant 19 nouveaux brevets.



- 4 voitures Audibert (tricycles)
- 4 Voitures Scotte Audibert
- 2 Car-Ripert Audibert

Nous avons retrouvé 215 voitures Audibert & Lavirotte

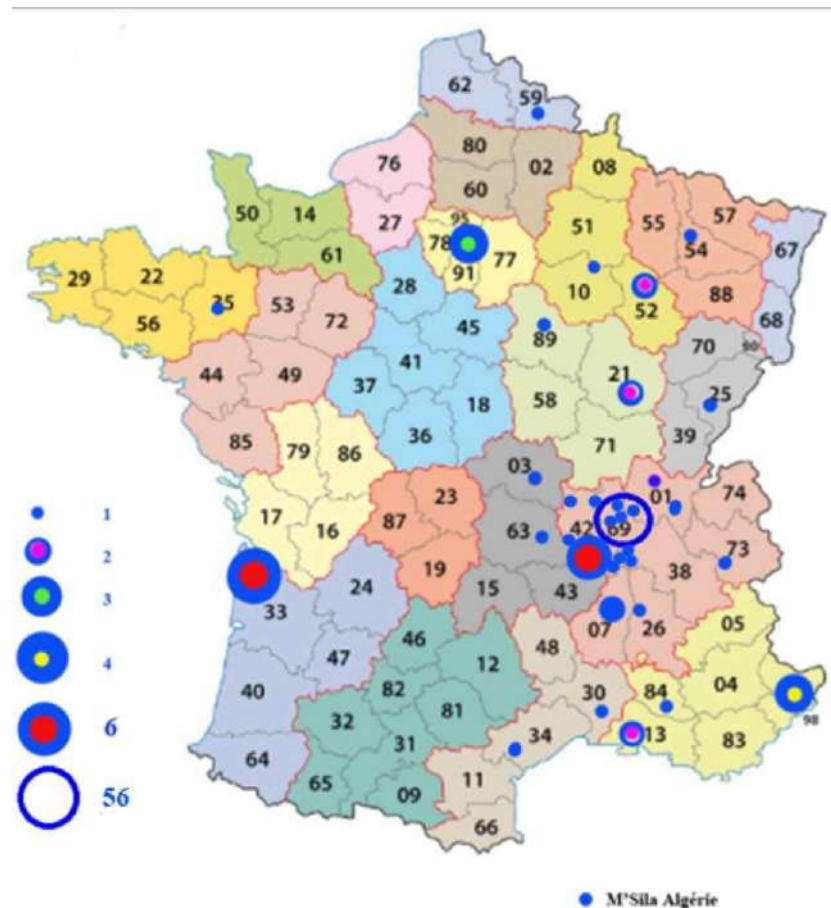
mais nous en avons localisé que 103.

Du 10 mars 1899 jusqu'au 1^{er} décembre 1902, 33 voitures Audibert & Lavirotte ont immatriculées dans le département du Rhône.

Ces 33 Audibert & Lavirotte figurent parmi les cent premières voitures automobiles immatriculées dans le Rhône, soit 33% du marché quant fut décidé la dissolution immédiate.

Et parmi ces 33 propriétaires, on trouve l'architecte, les industriels et hommes politiques Auguste et Maurice Isaac et le verrier Eugène Souchon.

3 voitures Audibert & Lavirotte ont survécu, l'une d'entre elle se trouve au Musée de l'automobile Henri Malartre à Rochetaillée-sur-Saône.



Le première site industriel dédié aux automobiles (1895-1981)



Le 24 décembre 1902, la maison du concierge des Ateliers de Montplaisir est occupée par :



AUTOMOBILES D'OCCASION

Panhard, **Peugeot**, Vermorel, etc. Prix avantageux
BERLIET, 1, rue Paul-Michel-Perret (près le Parc), LYON.

Journal le salut Public du 13 avril 1901

Sous d'une part.
M. Marius Maximin François Joseph Berliet
Industriel, demeurant à Lyon, quartier de Montplaisir,
rue des quatre Maisons n° 12,

Marius Berliet contacta Arthur Serasset le 20 juin 1902 et ils conclurent à l'achat des Ateliers de Montplaisir.

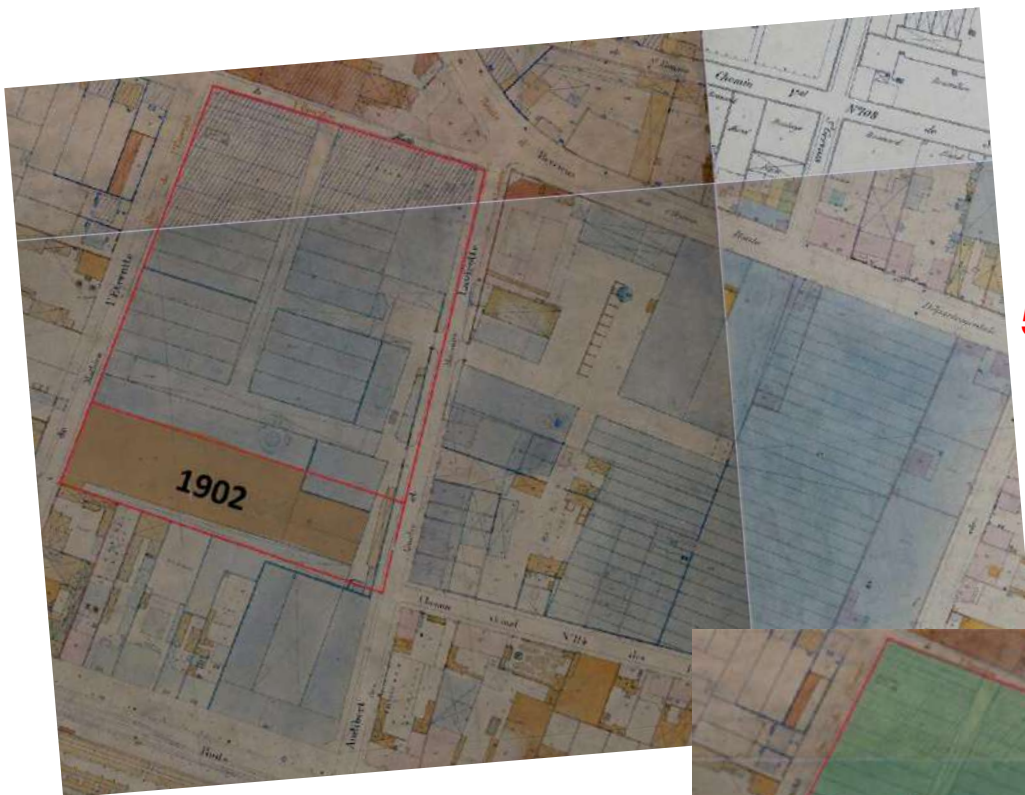
23 000 Francs l'usine et le bail



A partir du 21 mars 1904, Marius Berliet acheta en plusieurs tranches à la succession de Marie Audibert, le site de la Maison Moinat et le développa.

120 479, 53 francs





21 mars 1904
7198 m²
50 000 francs



7 avril 1906
4071 m²
10 926, 58 francs



1^{er} mars 1906
1460 m²
8276, 95 francs





4 juillet 1908

1182 m²

28 276 francs



Ce site industriel fut respectivement de 1895 à 1980, Audibert, Audibert Lavirotte et Cie, Audibert & Lavirotte, Automobiles M. Berliet, Groupe Michelin (camions Citroën) et Renault Véhicules Industriels.



Etudes Didier Mahistre avec l'appui de Michel Audibert.

Remerciements à :

Michel Audibert, gardien des archives et de la mémoire des Audibert.

Steeve Gallizia, responsable des archives physiques et des projets de numérisation de l'INPI et toute son équipe.

Fondation de l'automobile Marius Berliet.

Anthony Pinto, Daniel Marchand, Frédéric Vernet, Francis Cincotta, Daniel Culas, Nadège Béraud-Kaufman et Pierre Martin.

Archives privées Jean, Joseph, Simone et Michel Audibert, Jacques Burel, Yves et Anne Lavirotte et Jean Deydier.

Archives départementales du Rhône et de la Métropole de Lyon.

Archives départementales de la Loire.

Archives départementale de la Savoie.

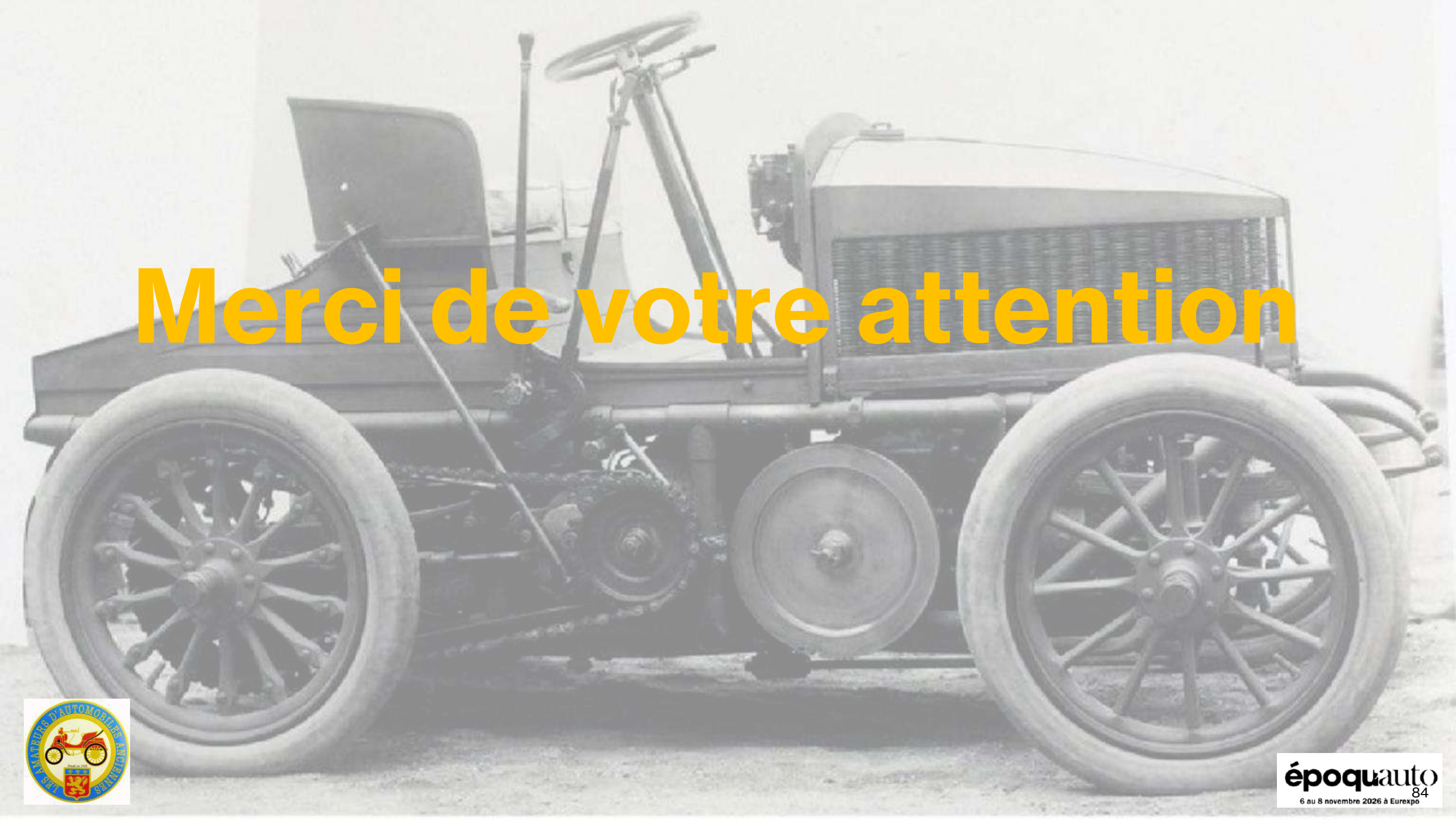
Archives Municipales de Lyon.

Archives ville de Paris.

Bibliothèque Nationale de France (BnF) et son site internet Gallica, Collection Jules Beau.

Institut National de la Propriété Intellectuelle.





Merci de votre attention

