



DOSSIER TURCAT/MERY

Automobiles Marseillaises de jadis





DOSSIER TURCAT/MERY

Automobiles Marseillaises de jadis



LA VD DE 1927

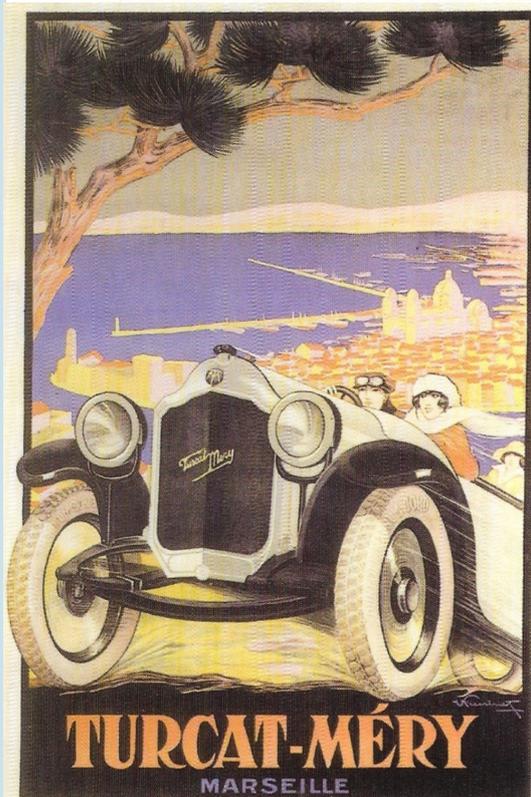
Au mois de juin 1988, elle s'en était revenue à Marseille.

Elle ? Une automobile Turcat-Méry datant de 1927. Un exemplaire du modèle VD salué au Salon de l'Automobile de Paris de 1926 venait d'être acquis, d'un particulier niçois, pour les collections de la Chambre de Commerce et d'Industrie soucieuse de sauvegarder des éléments du patrimoine de son territoire et de les présenter au public.

Toute pétaradante, la torpédo gravit sans élan, au second essai il est vrai, le pont de bois spécialement construit pour lui permettre de franchir les marches du parvis du Palais de la Bourse.

Déjà, à son arrivée sur la Canebière, les curieux se pressaient autour d'elle, lui faisant une cour admirative. Les questions fusaièrent... « Allez-vous tourner un *remake* de *Borsalino* ? » demanda-t-on à son chauffeur. « *Quès aco* ce tacot ? On est loin de ma 2 cv Citroën » se permit même un quidam, casquette vissée sur le front, qui revenait du Vieux-Port...

La Turcat-Méry 1927 avait été localisée, acquise et transportée avec la judicieuse complicité de l'un des vice-présidents honoraires de la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence, Mr Jean Guichet, vainqueur des 24 Heures du Mans sur Ferrari en 1964.



Affiche anonyme pour Turcat Méry, vers 1922, collection CC.MMP.



DOSSIER TURCAT/MERY



Automobiles Marseillaises de jadis

Déjà avant eux, d'autres Marseillais s'étaient intéressés à la locomotion mécanique. Dès 1872, Daniel Stapfer avait construit un tricycle à vapeur qui circulait à la vitesse d'un cheval au trot, mais la chaudière était insuffisante et le feu difficile à entretenir, même à l'arrêt, avec du charbon de bois ou du coke.

A partir de 1897, l'ingénieur Georges Latil avait imaginé un « avant-train » pouvant s'appliquer à des véhicules hippomobiles et qu'il adapta à une voiture biplace à moteur De Dion-Bouton. D'une puissance de 7,5 cv, capable d'une vitesse de 38 km/h, ce fut la première voiture à traction avant commercialisée dans le monde, l'ancêtre de tous les dispositifs semblables qui s'en inspirèrent ultérieurement. En 1901, Latil décida de se consacrer aux constructions de châssis pour camions, autobus, véhicules commerciaux et utilitaires, avant de transférer siège social et usine sous d'autres cieux, à Suresnes.

De leur côté, les Ripert, carrossiers de métier devenus constructeurs automobiles, fabriquèrent de 1898 à 1901, avenue du Prado, des voitures de 7, 10 et 13 cv munies d'un moteur à pétrole de leur invention à deux cylindres montés à l'avant côte à côte, quatre vitesses avant et une marche arrière. Leur 30 cv pouvait atteindre les 100 kms à l'heure. On leur devait déjà le « car-Ripert » construit vers 1896, qui fut l'un des premiers véhicules automobiles de transport en commun.



Déjà avant eux, d'autres Marseillais s'étaient intéressés à la locomotion mécanique. Dès 1872, Daniel Stapfer avait construit un tricycle à vapeur qui circulait à la vitesse d'un cheval au trot, mais la chaudière était insuffisante et le feu difficile à entretenir, même à l'arrêt, avec du charbon de bois ou du coke.

A partir de 1897, l'ingénieur Georges Latil avait imaginé un « avant-train » pouvant s'appliquer à des véhicules hippomobiles et qu'il adapta à une voiture biplace à moteur De Dion-Bouton. D'une puissance de 7,5 cv, capable d'une vitesse de 38 km/h, ce fut la première voiture à traction avant commercialisée dans le monde, l'ancêtre de tous les dispositifs semblables qui s'en inspirèrent ultérieurement. En 1901, Latil décida de se consacrer aux constructions de châssis pour camions, autobus, véhicules commerciaux et utilitaires, avant de transférer siège social et usine sous d'autres cieux, à Suresnes.

De leur côté, les Ripert, carrossiers de métier devenus constructeurs automobiles, fabriquèrent de 1898 à 1901, avenue du Prado, des voitures de 7, 10 et 13 cv munies d'un moteur à pétrole de leur invention à deux cylindres montés à l'avant côte à côte, quatre vitesses avant et une marche arrière. Leur 30 cv pouvait atteindre les 100 kms à l'heure. On leur devait déjà le « car-Ripert » construit vers 1896, qui fut l'un des premiers véhicules automobiles de transport en commun.



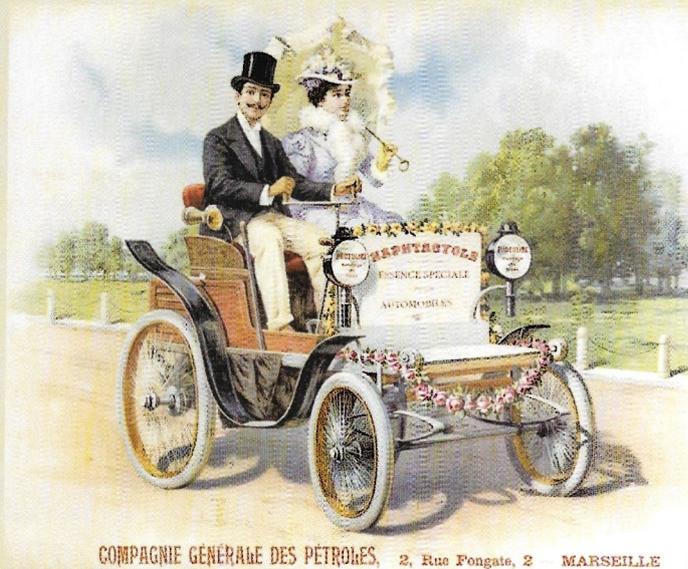
DOSSIER TURCAT/MERY

Automobiles Marseillaises de jadis



A la suite de ces constructeurs locaux, Léon Turcat et Simon Méry s'associent pour construire leurs propres voitures. Ils mettent d'abord au point un prototype à moteur quatre cylindres horizontaux à l'avant avec allumage électrique. Leurs débuts se révèlent des plus artisanaux : les pièces sont coulées chez un fabricant de pompes industrielles, usinées dans un atelier de matériel de minoterie, avant d'être assemblées à l'abri d'une propriété familiale dans le quartier de la Blancarde.

Leur deuxième voiture mise en chantier est équipée d'un moteur de quatre cylindres verticaux ; sa boîte de vitesses comprend cinq rapports en marche avant et deux en marche arrière. Les essais sont satisfaisants et bientôt ils sont fiers de comptabiliser huit commandes.



Calendrier de la Compagnie Générale des Pétroles, anonyme, 1900.



DOSSIER TURCAT/MÉRY

Automobiles Marseillaises de jadis



LA SAGA TURCAT-MÉRY

Au mois de mai 1899, la firme Turcat-Méry & Cie, transformée en société en commandite au capital de 350.000 francs, est officiellement créée. Un atelier de montage est installé au 2 du boulevard Michelet à Marseille. Il ne compte alors que 700 m² de surfaces couvertes, mais qui vont bientôt se multiplier. En 1901, dans les locaux, apparaît un nouveau modèle, avec moteur quatre cylindres de 16 cv et boîte de cinq vitesses, d'une étonnante légèreté pour l'époque : le châssis-moteur ne pèse que 750 kg.

L'année suivante, la visite intéressée du baron Adrien de Turckheim, administrateur de la société De Dietrich, lance définitivement l'affaire des deux Marseillais. L'industriel alsacien était en effet à la recherche d'une licence à acheter pour construire des véhicules automobiles dans ses usines de Lunéville. Enthousiasmé par ses essais, le baron de Turckheim traite immédiatement, versant 30.000 francs d'acompte à valoir sur les licences, et s'en retourne dans l'est de la France au volant d'une Turcat-Méry, modèle des futures Lorraine-Dietrich à venir. Leur collaboration qui allait déboucher sur une association devait durer jusqu'en 1911.

Au Salon de l'Automobile de 1906, Turcat-Méry présente une « six roues », à quatre rangées de sièges et une suspension originale permettant son utilisation tout terrain, avant que De Dietrich en assure la commercialisation.



DOSSIER TURCAT/MÉRY



Automobiles Marseillaises de jadis

LES VICTOIRES SPORTIVES

Parallèlement, les Turcat-Méry sont engagées dans des compétitions sportives. Conduites notamment par le pilote Henri Rougier, elles confortent l'image de la marque en glanant de nombreux succès. Après ses participations remarquées dans les courses du Paris-Madrid de 1903, du Mont-Ventoux, dans la Coupe Gordon-Bennett de 1904 et dans de grands raids, Turcat-Méry inscrit son nom dans les annales du sport automobile en remportant la première édition du Rallye international de Monte-Carlo, en 1911.

Au volant de sa propre limousine de 25 cv, accompagné d'un mécanicien, mais aussi de sa femme et d'un ami, Rougier couvrit la route partiellement enneigée de Paris à Monaco en 28 heures, à une moyenne de 36 km/h. Pour son classement, le jury avait à tenir compte de la vitesse, de la distance parcourue, de l'état de la voiture, de son confort et du nombre de voyageurs à bord !

D'autres constructeurs marseillais, tels Bérard & Cie, 165, avenue du Prado, qui fabriqua une vingtaine de voitures à pétrole avec moteur à deux cylindres de son invention, Meynadier, 60, rue de la République, et ses moteurs Gyptis ou les voitures Régence, 17, cours Lieutaud, eurent un destin éphémère.

Après leur prestigieuse victoire de 1911, des Turcat-Méry à moteur quatre cylindres monobloc et soupapes latérales, avec refroidissement par thermo-siphon, allumage par magnéto, boîtes à quatre vitesses et transmission à pignon conique, sortent de l'usine marseillaise. Outre les progrès permis par l'expérience des épreuves routières, la réputation de ces automobiles vient également de la robustesse de la mécanique les équipant et de leur faible coût d'entretien.



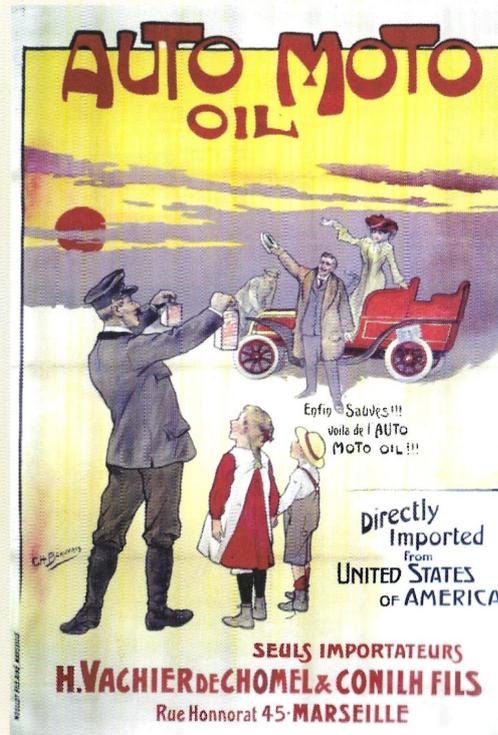
Affichette de Bompart et Bertrand pour les « 3 heures de Marseille », 1936, collection CC.MMP.



DOSSIER TURCAT/MÉRY



Automobiles Marseillaises de jadis



Affiche de Charles Beaumont pour 'Auto Moto Oil', vers 1910, collection CC 91117.

ASCENSION ET RÉCESSION

La valeur totale de la production automobile Turcat-Méry estimée par la Chambre de Commerce était passée de 500.000 francs en 1909 à 1.400.000 francs en 1911, puis à 2.200.000 francs en 1913. Ces chiffres ne tiennent pas compte des carrosseries et des accessoires.

Lorsqu'éclate le Premier conflit mondial, Turcat-Méry doit se reconvertir : à la demande du ministère de la Guerre, on exécute des instruments de précision (télégraphes, appareils de visée, vérificateurs...), des fusées d'obus, ainsi que des ambulances légères et des camions militaires conçus pour le tout-terrain. Plus de 2.500 personnes, essentiellement des femmes, travaillent quotidiennement dans les ateliers agrandis des Etablissements mécaniques Turcat-Méry, nouvelle dénomination de la société.

Avec le retour de la paix, Turcat-Méry relance sa fabrication d'automobiles destinées à des particuliers, concentrant ses efforts sur un moteur classique de 15 cv de trois litres. Chaque année qui passe voit la présentation de deux ou trois nouveaux modèles, tous équipés de radiateurs à la forme élégante en léger coupe-vent. De spacieux ateliers sont construits au 17 du boulevard Michelet sur un immense terrain de six hectares. Leurs chaînes de montage produisent alors cinq châssis-moteurs par jour, dont les essais ont lieu non loin de là, sur le plateau rocailleux de la Gineste.



DOSSIER TURCAT/MERY



Automobiles Marseillaises de jadis

Au circuit de Corse de 1921 qui marque la reprise du sport automobile, Turcat-Méry engage quatre de ses 24 HP et Rougier enlève la seconde place. Malgré ce succès, le constructeur marseillais qui traverse une grave crise de trésorerie est repris par un nouveau groupe de décideurs.

Les propriétaires des débuts perdent son contrôle, mais la fabrication continue au sein d'une société anonyme où l'on trouve la Banque Marseillaise de Crédit. La marque est représentée à l'étranger par des agents à Londres, Anvers, Bruxelles, Barcelone, Porto, Genève et même Sydney.

Rien n'y fait pourtant... Les difficultés financières continuant, une nouvelle réorganisation s'opère en 1924 avec l'arrivée d'un agent de la maison Berliet. L'année suivante voit la présentation d'un 12 cv de 2,4 litres avec arbre à cames en tête, livrable en versions tourisme et sport.



Au circuit de Corse de 1921 qui marque la reprise du sport automobile, Turcat-Méry engage quatre de ses 24 HP et Rougier enlève la seconde place. Malgré ce succès, le constructeur marseillais qui traverse une grave crise de trésorerie est repris par un nouveau groupe de décideurs.

Les propriétaires des débuts perdent son contrôle, mais la fabrication continue au sein d'une société anonyme où l'on trouve la Banque Marseillaise de Crédit. La marque est représentée à l'étranger par des agents à Londres, Anvers, Bruxelles, Barcelone, Porto, Genève et même Sydney.

Rien n'y fait pourtant... Les difficultés financières continuant, une nouvelle réorganisation s'opère en 1924 avec l'arrivée d'un agent de la maison Berliet. L'année suivante voit la présentation d'un 12 cv de 2,4 litres avec arbre à cames en tête, livrable en versions tourisme et sport.

Au XXe Salon de l'Automobile et du Cycle qui se tient à Paris au mois d'octobre 1926, Turcat-Méry représente seule l'industrie mécanique de la région provençale, l'autre marque marseillaise Léon-Paulet venant d'arrêter sa production de grosses automobiles équipées d'un moteur six cylindres de 3,9 litres.



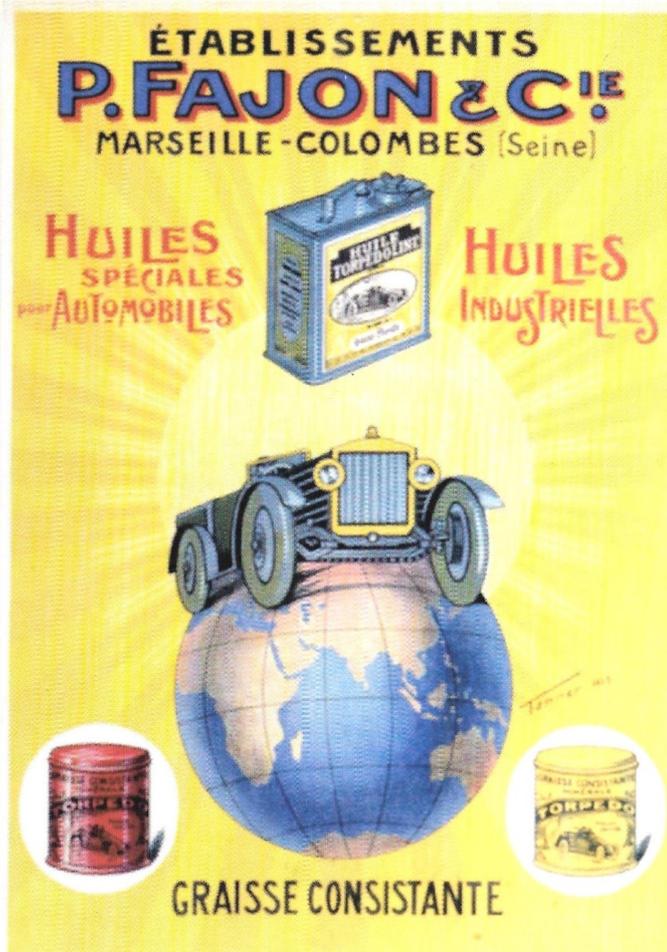
DOSSIER TURCAT/MERY

Automobiles Marseillaises de jadis



Spécialistes des moteurs industriels électriques et à explosion dans l'Après-Guerre, le constructeur installé lui aussi boulevard Michelet avait pu ainsi donner libre cours l'espace de quelques années à sa passion, sortant de ses ateliers des voitures de luxe ressemblant aux Hispano-Suiza, équipées d'un moteur mis au point par l'ingénieur Arthur Michelat (ex-Delage).

Lors de sa présentation au Salon de 1921, la Léon-Paulet Six avait été appréciée pour sa mécanique de conception moderne : moteur à arbres à cames en tête par arbre vertical et pignons, double allumage par deux delco et deux bougies par cylindre, embrayage multi-disques, éclairage et démarrage électriques, ainsi que pour son châssis admirablement réussi.



Carton publicitaire de Tenner pour l'huile Torpedoline, 1925.



DOSSIER TURCAT/MERY

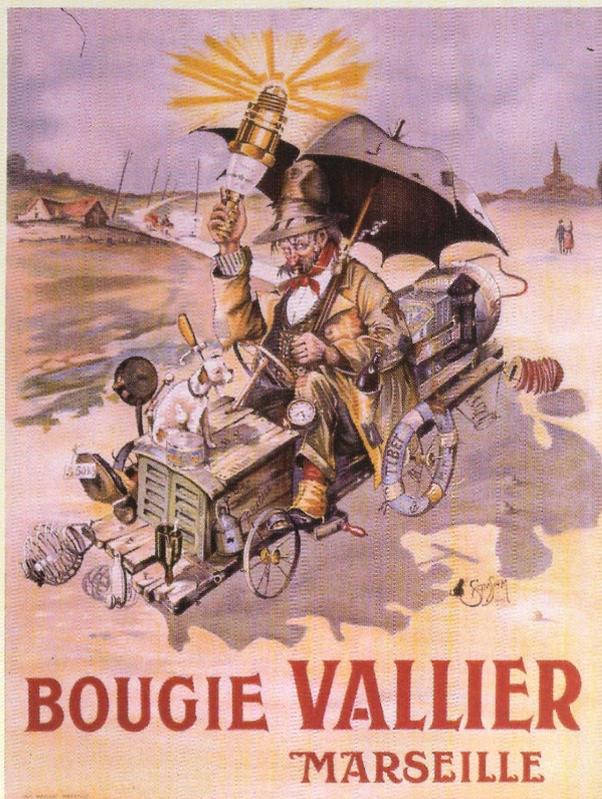
Automobiles Marseillaises de jadis



UN PATRIMOINE MARSEILLAIS

L'un des nouveaux modèles Turcat-Méry remporte alors un franc succès : il s'agit du châssis-moteur VD 8 cv. Il gagne « la faveur de ceux qui envisagent l'automobile, non seulement comme un sport ou un engin de tourisme, mais encore l'auxiliaire indispensable de leur travail » écrit un journaliste du *Sémaphore de Marseille*, l'un des grands quotidiens de l'époque, et de rajouter, dithyrambique : « En torpédo ou en conduite intérieure, la Turcat-Méry est une vraie merveille. Rien n'a été négligé en effet pour la doter de toutes les caractéristiques d'une véritable voiture. Elle a quatre cylindres à soupapes en tête (64 x 93), quatre vitesses et marche arrière, freins sur les quatre roues. Tout a été déterminé avec mesure et guidé par la logique ».

Cependant malgré ce nouveau modèle, malgré une gamme connue pour le fini de sa fabrication, rien ne peut sauver la marque étranglée par des problèmes financiers. Turcat-Méry disparaît en 1929, incapable de procéder aux investissements nécessaires pour la production en grande série et de résister un tant soit peu à la concurrence d'industriels qui s'appellent déjà Citroën, Peugeot, Renault, Fiat ou Ford ...



Affiche de Sam Sam pour la Bougie Vallier, 1915.



DOSSIER TURCAT/MERY



Automobiles Marseillaises de jadis



Sorti des ateliers marseillais le 21 septembre 1927, le châssis-moteur du modèle VD conservé fut carrossé en torpédo par G. Teillard, dans le quartier d'Arenc, au 4, boulevard de Magallon. A cette époque, et pour peu de temps encore, nombre de constructeurs se bornaient à livrer un châssis nu, parfois démunis de pneus. Aux clients incombaient le soin de faire établir la caisse et de se procurer les accessoires. Ils s'adressaient pour cela au carrossier de leur choix.

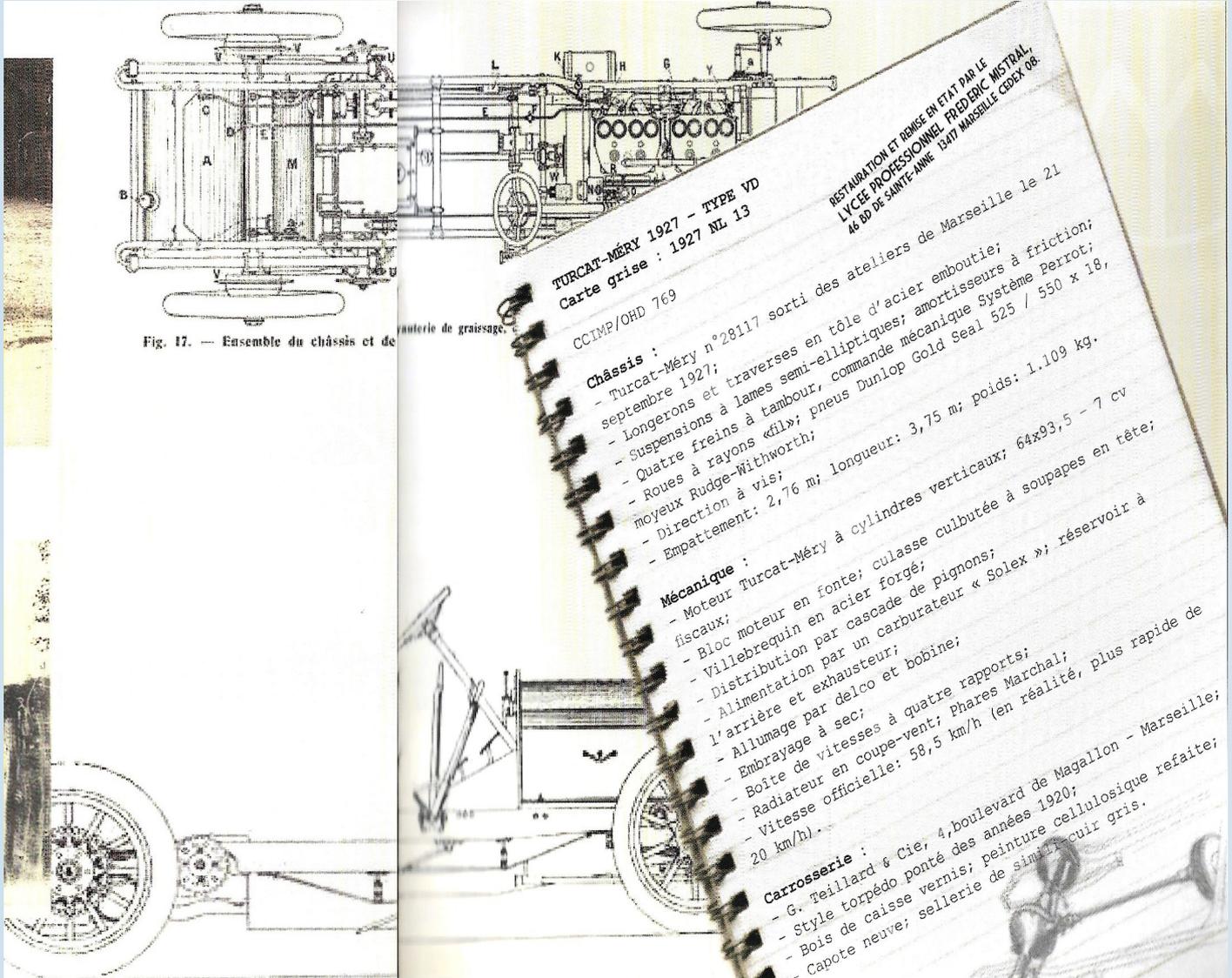
Le premier propriétaire de cette Turcat-Méry, parmi la cinquantaine de professionnels marseillais spécialisés dans cette activité, opta pour G. Teillard & Cie dont le slogan publicitaire était « La ligne en carrosserie » ! Nul doute qu'il n'ait été enthousiasmé, en le recevant, par l'allure générale du noir torpédo. Par-delà les années, cette voiture rappelle à sa façon que Marseille fut l'un des centres de la construction et du progrès automobiles.



DOSSIER TURCAT/MERY



Automobiles Marseillaises de jadis





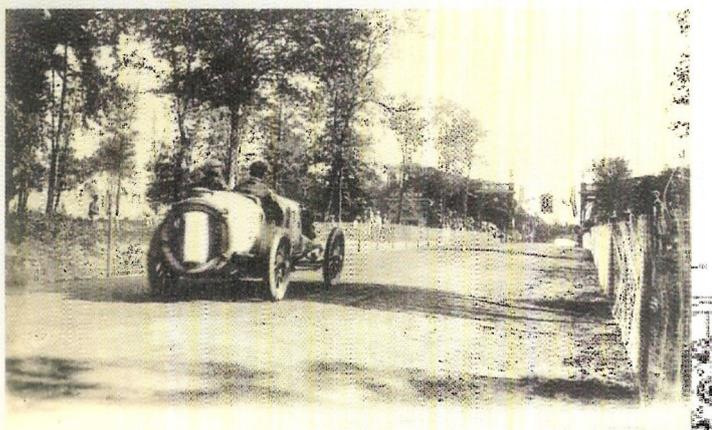
DOSSIER TURCAT/MERY



Automobiles Marseillaises de jadis



Rougier sur sa 96 cv De Dietrich, carte postale, 1905.



La Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence témoigne sa gratitude à Mr Alexandre Grimaldi, Proviseur du Lycée Professionnel « Frédéric Mistral », à Mrs Jean-Pierre Tisseron et Wilfried Rodriguez et aux élèves de la Formation complémentaire d'initiative locale Optimisation moteurs compétition, qui ont permis la participation de l'automobile Turcat-Mery VD 1927 au Grand Prix historique de Marseille, les 21 et 22 juin 2008.



Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence
Palais de la Bourse, La Canebière - 13001 Marseille
www.ccimp.com/patrimoine
www.phototheque.ccimp.com

Une publication de la Direction de la Communication et de l'Action Culturelle de la CCI Marseille Provence.
Directeur de la publication : Laurent Carezzo.
Rédaction : Patrick Boulanger.
Photographies : François Jonniaux.
Chargée d'édition : Delphine d'Ambrosi.
Création et conception : Marion Dejean.
Toutes illustrations, sauf couverture : collections CCI Marseille Provence.
Deuxième trimestre 2008.



DOSSIER TURCAT/MERY

Automobiles Marseillaises de jadis

