LYON ET L'AUTOMOBILE

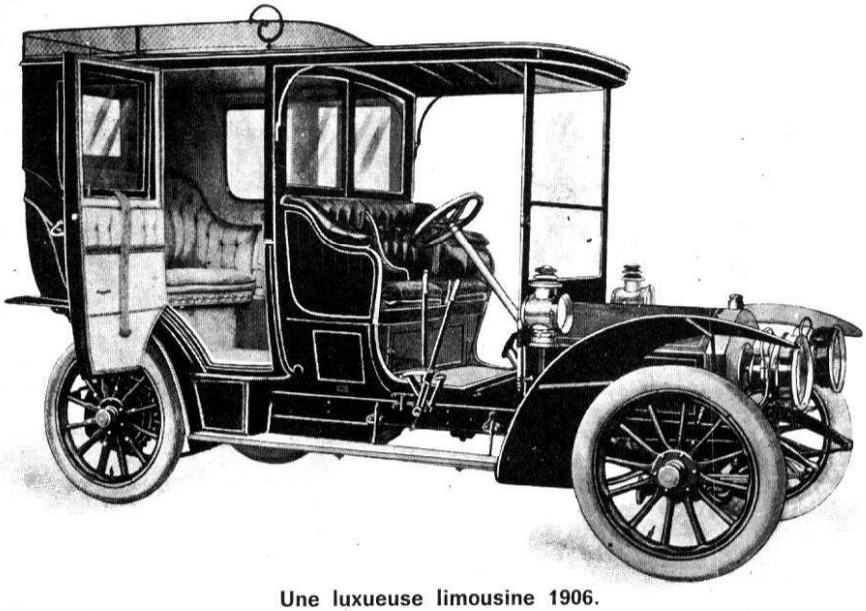
Cottin & Desgouttes

par L. LOREILLE

I. — DES ORIGINES A LA GRANDE GUERRE

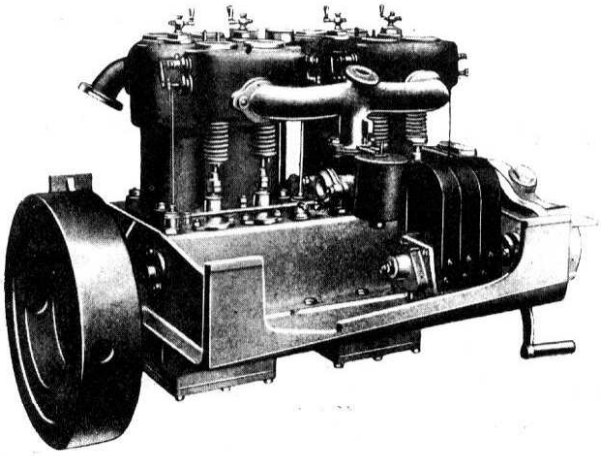
COTTIN-DESGOUTTES est une marque vénérable dont les connaisseurs parlent encore avec respect », nous confia vers 1956 l'historien Américain W.S. Jaro, qui écrivit plus tard dans un de ses articles que cette marque a représenté « la finesse de la voiture française ». De son côté G.N. Georgano précise dans sa fabuleuse encyclopédie que si dans la première décennie de notre siècle Paris tendait à se concentrer sur la petite voiture, la région lyonnaise était surtout réputée en ce temps-là pour produire des modèles plus gros et plus coûteux mais très rapides et surtout admirablement conçus. Il ajoute que Cottin-Desgouttes était bien un produit typique de cette région.

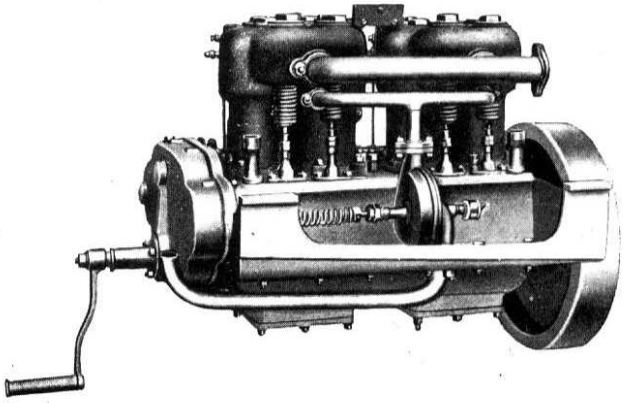
Pourquoi ces souvenirs teintés d'éloges? C'est que la firme à l'étoile bleue s'imposa très tôt comme une marque sportive, comme le fit sa voisine et rivale La Buire, née d'ailleurs sous la même constellation. L'usine s'est fait connaître par les courses, affrontant les plus difficiles épreuves et s'y classant. A l'heure où les rares records internationaux que nous détenons en matière d'automobilisme se situent dans le domaine du prix des carburants il est plaisant de se rappeler qu'il y eut une époque où l'étranger nous connaissait pour des performances plus enviables ! En cela, Cottin-Desgouttes était pour une bonne part et nul maison lyonnaise n'accumula autant de succès qu'elle. Par ses innombrables victoires en concours de tourisme, courses de côte, du mile ou du kilomètre elle

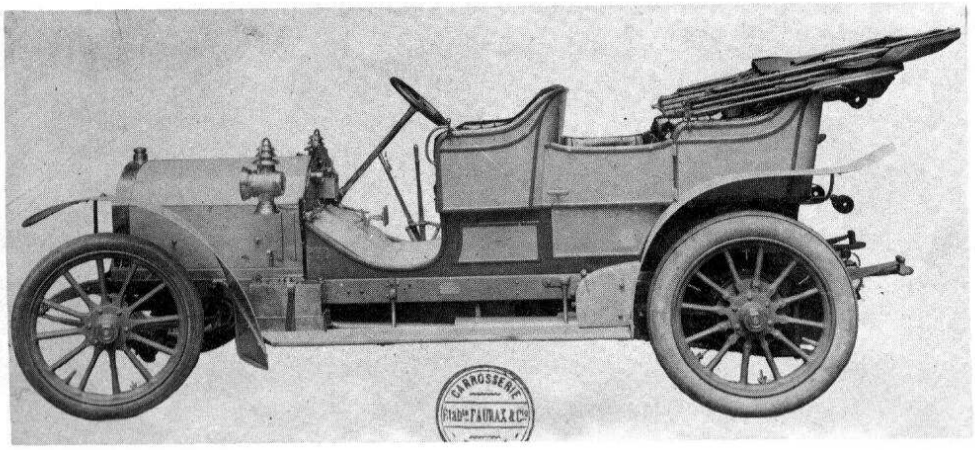


Une luxueuse limousine 1906.

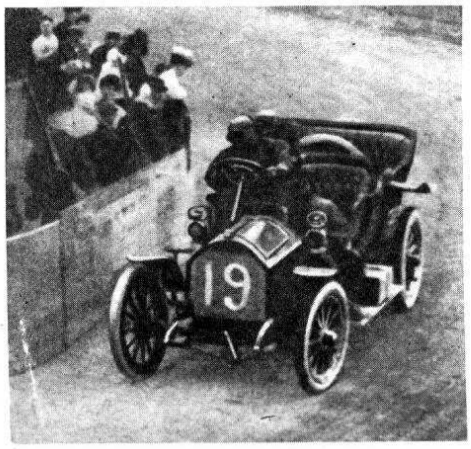
Le moteur 20 hp 1906.







Un double phaéton carrossé par Faurax. Notez les pneus plus gros à l'arrière.

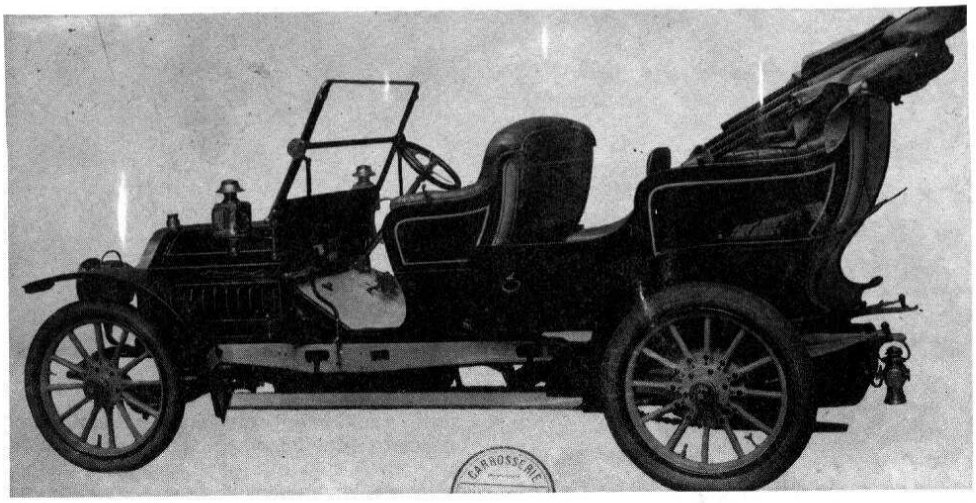


Cottin à la Coupe de la Presse 1907, à Pont-Lévêque.

est celle qui fit le plus pour porter dans le monde la renommée de notre industrie locale.

M. Pierre Desgouttes, son fondateur, avait débuté sa carrière à la fin du siècle dernier chez Audibert et Lavirotte où il était chargé de la conception des modèles. Lorsque Marius Berliet racheta, en 1902, cette affaire en faillite il l'engagea aussitôt comme ingénieur d'études. Parmi les voitures sur lesquelles travailla P. Desgouttes nous pensons qu'il y eut l'intéressante 10 ch 1903 qui, si elle marquait un pas en avant dans l'évolution Berliet, reste surtout conçue pour avoir été fidèlement copiée pa Sunbeam. La collaboration fut courte, les deux hommes s'accordant mal. D'un côté nous avions un technicien de classe et de l'autre un industriel également technicien qui entendait être seul responsable des véhicules portant son nom. P. Desgouttes quitte son poste en 1904 pour voler de ses propres ailes. Son ambition est de réaliser pour son compte les types de voitures qu'il a jusque là conçu pour autrui. Il rassemble des capitaux et crée l'année suivante la « Société des Automobiles P. Desgouttes et Compagnie ». Il s'installe place du Bachut dans le quartier de Montplaisir, cette ruche industrielle que le coureur Emile Lacharnay appelait avec raison le Boulogne-Billancourt lyonnais. Un des principaux actionnaires, M. Cyrille Cottin est nommé gérant de la société. Issue d'une riche famille de commerçants du textile celui-ci est un passionné d'automobile et de vitesse. C'est « La France Automobile » dans son numéro du 11 novembre 1905 qui eut le privilège de citer la première la marque qui vient de naître. Ce fut à l'occasion d'un reportage de son directeur, M. Paul Meyan, sur le centre automobile lyonnais qui, écrivait-il, « prend chaque jour une importance plus grande ». Après avoir cité Rochet-Schneider, Berliet, La Buire, Mieusset Pilain et Luc Court « ces grandes maisons de construction qui avaient depuis plus ou moins longtemps pignon sur rue », il termine son exposé par : « il y a enfin Desgouttes, un nouveau venu qui fait construire une importante usine, d'où nous verrons sous peu sortir d'intéressants modèles. »

Un mois après cette brève citation la marque présente ses produits aux visiteurs du 8e Salon de l'Auto, où elle expose



Double phaéton grand luxe 1908. Carrosserie Faurax.

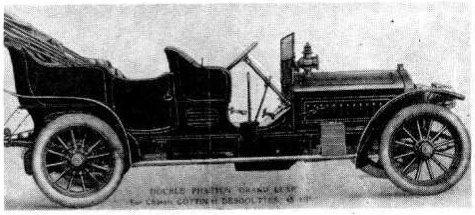
une 24/40 HP en limousine et en châssis nu. Son aspect robuste et sa simplicité sont soulignés dans les comptes rendus et l'envoyé de « La France Automobile » déclare que « sa silhouette impose l'admiration que l'on doit à toute pièce sérieusement conçue et ingénieusement établie ». En fin spécialiste, Pierre Desgouttes avait utilisé les meilleurs matériaux et appliqué les derniers perfectionnements s'inspirant lui aussi des solutions innovées par W. Maybach. Son châssis est un Arbel embouti, le radiateur est à nid d'abeilles, la transmission à chaînes. La boîte de vitesses très compacte retient l'attention de spécialistes tel Charles Faroux. Son levier se déplace dans une grille et, comme sur les Pilain, les 3e et 4e rapports sont en prise directe, dispositif que Berliet et La Buire adopteront en 1907. Le constructeur prévoit une gamme de 4 moteurs de forces différentes, tous en 4 cylindres verticaux borgnes, fondus par paire et à soupapes symétriques, interchangeables et commandées. Prévues pour le grand tourisme ces voitures ont un réservoir de 100 litres et les prix annoncés sont un peu en dessous de ceux de Berliet de puissance équivalente.

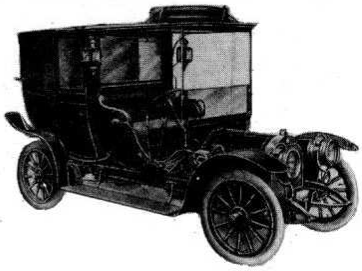
Après le succès obtenu au Salon il fut décidé de modifier la forme de la société ; M. Desgouttes devient gérant avec M. Cottin. A la fin de janvier 1906 la raison sociale initiale disparaît pour être remplacée par « Automobiles Cottin et Desgouttes », titre sous lequel la jeune affaire va connaître la prospérité. M. Desgouttes s'assure la partie technique alors que Cyrille Cottin est nommé directeur commercial. Les voitures Desgouttes ont donc eu une existence de quelques mois seulement et nous ne savons pas s'il y eut plus de voitures produites sous ce nom que celles exposées au Grand Palais.

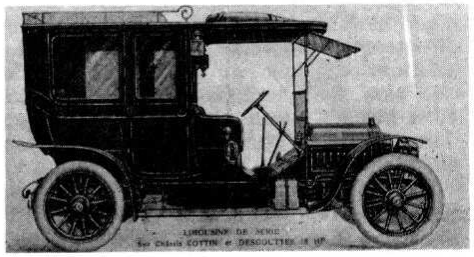
Avec les commandes enregistrées au Salon l'entreprise va avoir un excellent départ. Dans son premier catalogue elle maintient trois des quatre types annoncés à Paris : la 18/22, une 24/40 qui sera faite jusqu'en 1910 et une grosse 50/70 de 10 litres de cylindrée. La 12 HP qui devait ouvrir la gamme par le bas n'est pas retenue. Par ailleurs Pierre Desgouttes va orienter sa maison dans une voie qui avait peu attiré son précédent employeur : le sport. Cyrille Cottin va se montrer un pilote de classe et s'attacher lui-même à imposer la marque. En avril elle est présente pour la première fois dans une épreuve publique : la course de côte de Limonest qui n'était pas la plus facile. Fraignac, l'agent général de la firme, fait le 4e meilleur temps de la journée sur sa 24 HP n'étant précédé que par des voitures de 70 à 120 HP. Il remporte sa catégorie tandis que C. Cottin se place 3e de la sienne derrière 2 Mieusset. En juillet Lattune et Cottin enlèvent les deux premières places du classement général au Meeting de Boulogne, tous deux sur 24 HP. Quelques jours après ces

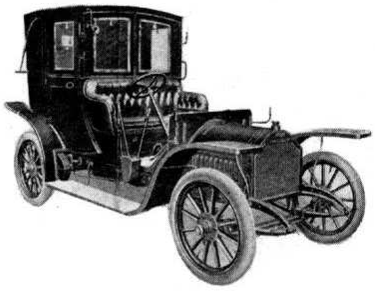
Gaillon 1908 : Delovelle passe la ligne d'arrivée.

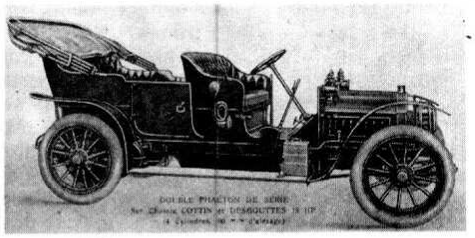
La gamme du catalogue 1909.











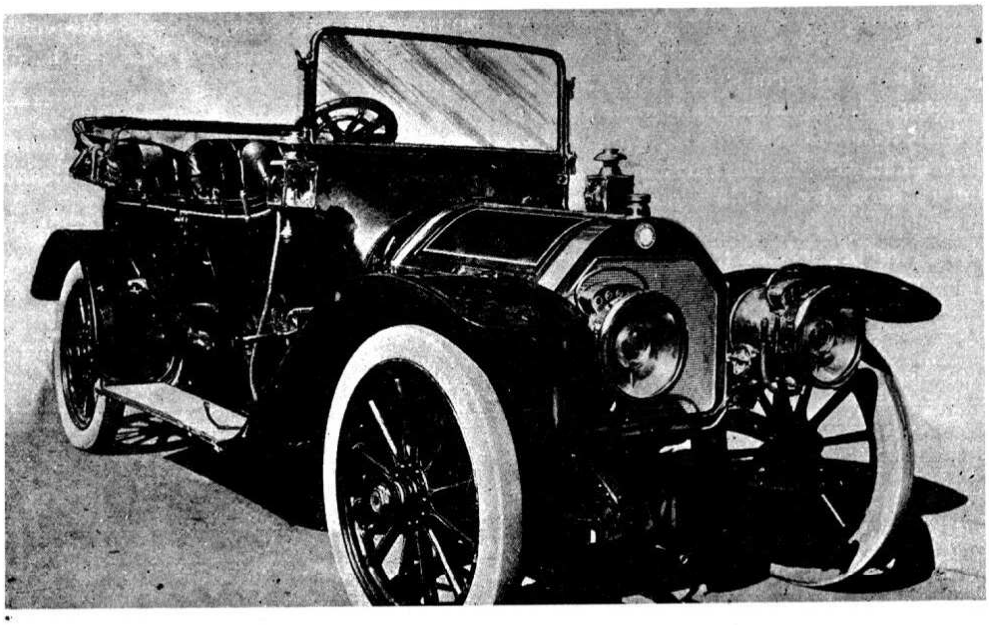
deux pilotes se classent 1er et second de leur catégorie au circuit de 400 km du Meeting d'Ostende. Dans cette même épreuve Fraignac enlève le Prix de la Carrosserie avec un double phaéton réalisé par Léon Faurax. Le jury était composé des carrossiers belges Van Den Plas, Snutzel et Dieterens. En septembre Vimont grimpe les 21 km de la côte du Mont Ventoux en 26'29", temps très voisin de celui du vainqueur Collomb sur Rochet-Schneider (24'40").

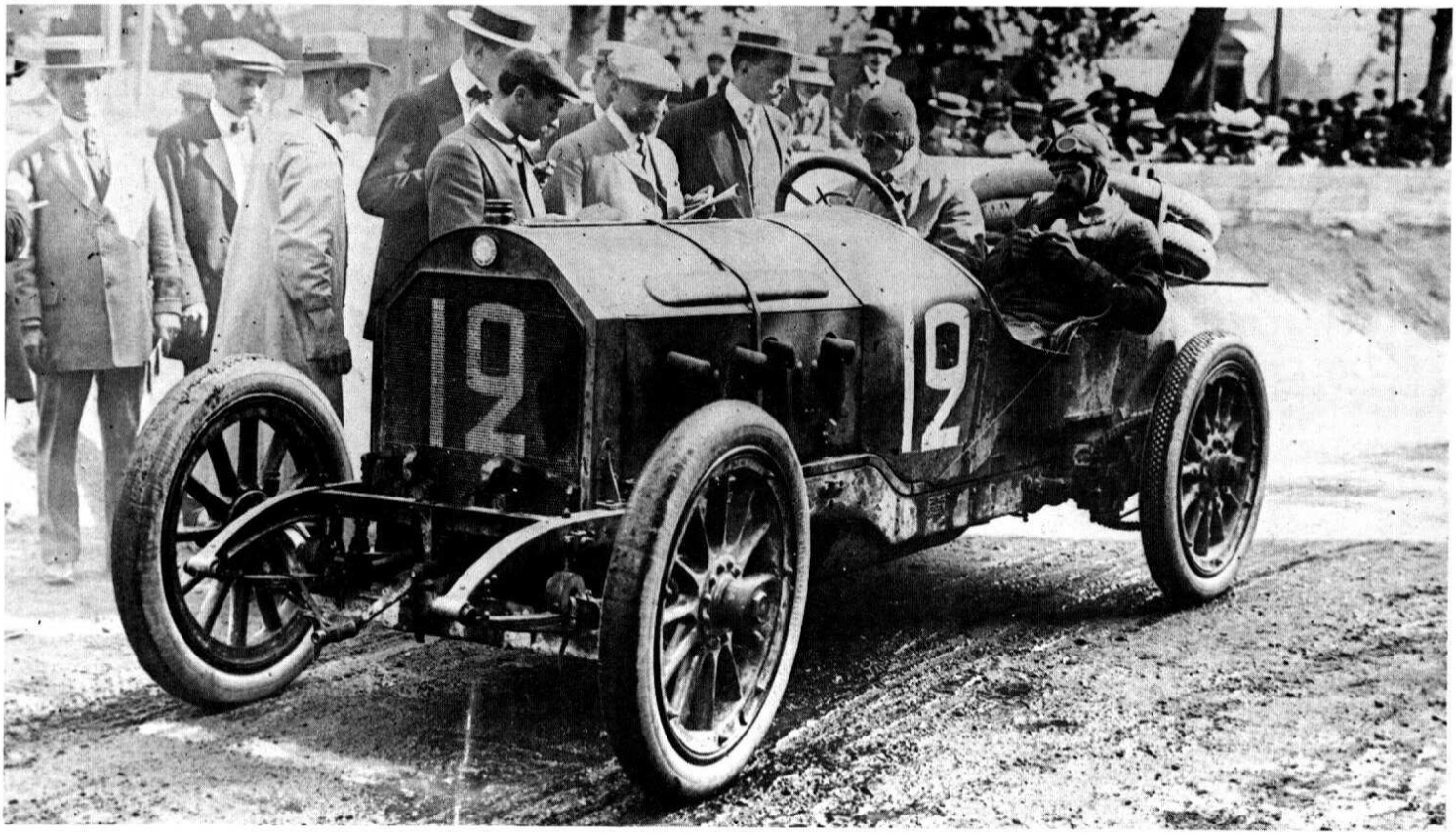
Ces succès facilitent les ventes et la gamme 1907 s'enrichit de 3 nouveau modèles. L'un d'eux, la 12 ch, 2 l. 5, va s'assurer rapidement un large succès commercial. Bénéficiant de l'auréole gagnée en compétition elle sera le cheval de bataille de la maison et sera construite en petites séries et sans grand changement pendant 4 années consécutives. Elle avait été présentée au Salon de décembre 1906 en même temps que la première 6 cylindres, une voiture de luxe de 30 ch et 9 l. 5 de cylindrée. A ce salon le constructeur faisait état d'une rigoureuse interchangeabilité des pièces et assurait s'être préoccupé de la sécurité des voyageurs — argument assez neuf — en produisant des engins robustes et sûrs.

Pour sa seconde année en sport la marque remportent encore premières places et records. Ses pilotes : Cottin, G. Deydier, Lattune, Marze, Vuillot et Bresson se distinguent à Hyères, Limonest, Montjeu (près d'Autun) Aix-en-Provence, Val Suzon (Dijon) au kilomètre lancé des Chères-Chasselay (Lyon) au Col de la Faucille, au Ballon d'Alsace, Mont-Ventoux (meilleurs temps tourisme), Mont-Pilat et Château-Thierry. Elle ne se distingue pas seulement dans le domaine de la vitesse puisqu'à la Coupe de la Presse à Lisieux appelée aussi Critérium de France, le record de la plus faible consommation revient à Cyrille Cottin sur 24/40 ch avec 15,900 l. par 100 km, à 81 de moyenne.

Dans le cadre de son expansion la maison installe ses services commerciaux 11 rue la Boétie à Paris. A la suite de cela les mots « Lyon-Paris » accompagneront le nom de la firme dans toute la publicité et figureront sous l'étoile dans l'écusson émaillé qui ornera les radiateurs à partir de 1908. Durant 1907 Cottin et Desgouttes se lancent dans la construction de camions et d'omnibus,

La 22 chevaux 1911.





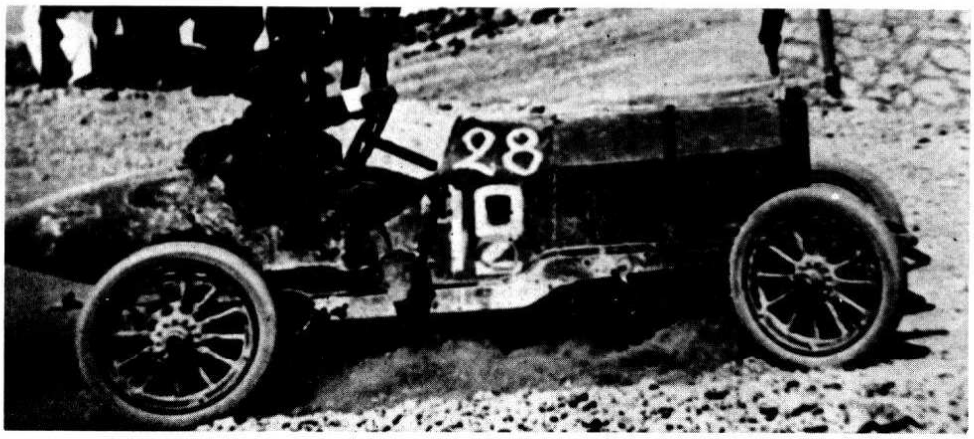
Deydier au départ du circuit de la Sarthe en 1911.

et l'année se termine par une médaille d'or remportée au Salon de St-Pétersbourg où les Russes avaient voulu récompenser les qualités des véhicules qui leur étaient présentés.

On note en 1908 l'apparition des transmissions à cardan proposées sur les 12/14 et 24/40 ch. Le palmarès est aussi éloquent que les précédents : Limonest, St-Etienne, Montjeu, Anse, la Faucille, Val Suzon, Kroumirie (Tunisie), Oran, Salon de Provence, Gaillon et surtout au Mont-Ventoux où Deydier et Delaville font les meilleurs temps de leur catégorie. Le premier nommé, en dépit d'un orage effroyable, bat de plus de 2 minutes un record debout depuis 1905. Le Comte Mortimer-Mégret termine son reportage dans « La Pratique Automobile » par « aucune épreuve n'a lieu sans que les Cottin-Desgouttes ne réalisent des performances révélatrices de leurs qualités tant en palier qu'en côte. C'est en effet une justice à leur rendre : elles sont extraordinairement grimpeuses. Les résultats du Meeting de Salon et du Mont-Ventoux accroîtront à n'en pas douter la renommée de la marque lyonnaise qui a su, par les meilleurs moyens, se mettre à l'égale des marques les plus réputées. »

En 1909 la maison présente une nouvelle 10 ch à cardan et une seconde 6 cylindres, une 20 ch qui sera construite jusqu'en 1911. La gamme des types industriels s'enrichit de cars alpins, véhicules de transport en commun entièrement décapotables qui jouissaient d'une certaine vogue pour le tourisme en montagne. Côté technique on note que l'embrayage ne fait plus corps avec le moteur mais lui est accouplé avec une rotule. On remarque aussi un carburateur d'un type nouveau et l'adaptation sur les châssis à chaînes de carters étanches mettant les chaînes à l'abri et améliorant le silence. Ces modèles sont construits sans changement l'année suivante où la firme en pleine prospérité marque son cinquième anniversaire par de nouveaux agrandissements de ses ateliers. Pierre Desgouttes, qui s'occupe toujours personnellement des études, présente au Salon 1910 ses 12 et 15 ch avec le groupe fondu d'un seul bloc. Il retiendra cette formule pour la 16 ch 3,300 l. qu'il présentera en cours de 1911, année où Charles Faroux publiera dans « La Vie Automobile » un essai de la 22 ch. Il effectue 500 km à 60 de moyenne avec des pointes à 82 km/h et s'étonne de n'avoir consommé que 14/15 litres aux 100. Il attribue également une bonne note à la tenue de route. Sur le plan sportif la maison continue à faire parler d'elle. Cela commence en avril où Jansoulin enlève le kilomètre lancé à Hyères. Après elle prend part à la course de vitesse qui sous le titre de Grand Prix de France supplée au Grand Prix de l'A.C.F. délaissé par les organisateurs. L'épreuve se déroula sur le circuit de la Sarthe le 23 juillet sous une chaleur tropicale qui fut à l'origine de nombreuses pannes. Georges Deydier sur une monstrueuse 10,700 l. à chaîne fit un début foudroyant. Sa voiture était la plus rapide du lot et il surclassa d'emblée tous les concurrents. Il avait la course gagnée lorsqu'une rupture de direction le força à l'abandon. Le record du tour fut son seul triomphe. Quinze jours plus tard il engage au Ventoux la voiture réparée et se rattrape de

Deydier, vainqueur absolu au Ventoux 1911. Notez l'état de la piste et remarquez que la voiture porte toujours son numéro 22 du circuit de la Sarthe. (Photo Burnat)



ses déboires du Mans en réalisant le meilleur temps de la journée, toutes catégories. En juillet et août les Cottin-Desgouttes s'approprieront encore trois records, à Limonest, à la Coupe de Zurich et à Val Suzon. Une de ces voitures géantes, mécaniquement semblable à celle de Deydier, fut à cette époque importée en Angleterre par un sportif nommé Lord Carbury et elle roule toujours ! Sa carrosserie a subi des transformations, reçue des ailes et ressemble assez peu à ce qu'elle était à l'origine mais elle a le mérite d'exister, et elle participe de temps à autres aux activités du V.C.C. of G.B. On l'a vue en 1969 dans « Chitty, Chitty Bang Bang », où elle jouait les utilités derrière l'héroïne de ce film fantaisiste.

Nous croyons avoir lu il y a dix ou douze ans dans une revue anglaise qu'une Cottin-Desgouttes de course de 1911 ou 12 avait été découverte dans la brousse australienne où elle était depuis si longtemps à l'abandon qu'un arbre avait poussé entre les longerons. Nous ne savons pas ce qu'elle est devenue mais c'est le moment de rappeler qu'on retrouve la marque engagée dans des épreuves australiennes jusqu'en 1913. Elle remporta sa première victoire à Melbourne en 1908 dans une course courue sur 400 miles avec les capots scellés. La 18 ch lyonnaise triompha d'un lot de 31 concurrents rapportant une médaille d'or à son constructeur.

En 1911 l'industrie française s'intéressa au marché anglais et 40 de nos constructeurs présentèrent leurs créations au Salon de Londres. Cottin-Desgouttes était du nombre. Dans un pays essentiellement sportif comme l'Angleterre une marque sportive devait connaître le succès. La limousine 12/16 ch et le châssis 22 ch exposés à l'Olympia reçurent des commentaires flatteurs. La maison disposa alors d'un hall d'exposition à Cambridge avec un atelier de réparation, et elle connut des ventes jusqu'à la guerre. Les châssis arrivaient de Lyon non carrossés et étaient habillés par des spécialistes britanniques selon les goûts de leur clientèle.

Durant 1912 notre constructeur passe dans les revues une amusante publicité qui montre un souriant petit bonhomme à cheval sur un capot et disant « je voyage sur une Cottin-Desgouttes ». Il existe encore à Paris une 12 ch monobloc à cardan produite en 1912. Nous l'avons vue vers 1959 rue des Cloys à l'occasion d'une cérémonie organisée par les « Teuf-Teuf » à la mémoire de Serpollet. A l'époque elle avait parcouru plus de 350.000 km et son moteur n'avait jamais été refait. Elle roulait encore allègrement à 70 km/h en ne brûlant que 13 litres aux 100.

Nous terminerons 1912 en disant que le palmarès était l'égal des précédents. Rien qu'à Limonest la maison s'attribue 4 premières places.

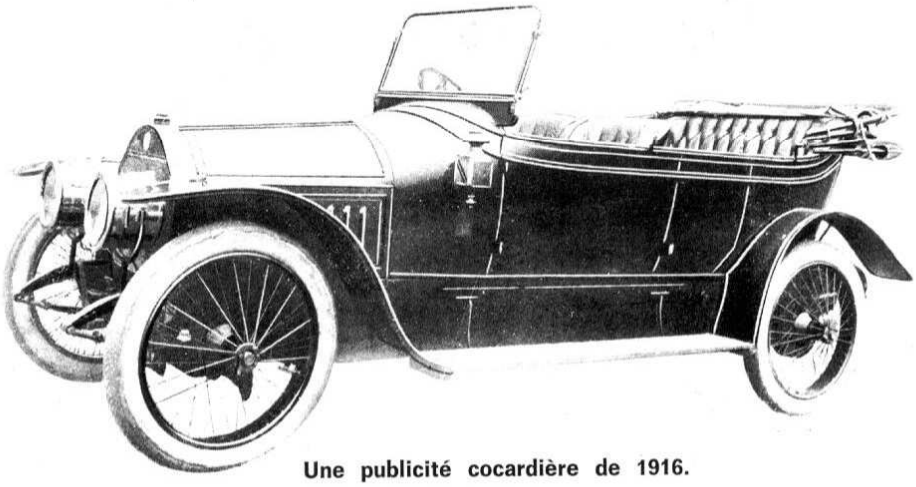
En 1913 Charles Faroux essaie, sur un parcours de 600 km, la 22 ch à cardan, une grande routière 4/5 places capable d'atteindre 90 km/h en pleine charge. Le journaliste la considère comme une réalisation sûre permettant d'excellentes moyennes sur de longues étapes, en sécurité et sans fatigue. Peu de changement en 1914 si ce n'est la transmission par chaîne en régression qui est maintenue seulement sur les 2 types les plus puissants. La maison compte alors parmi ses clients l'as aviateur Rolland Garros.

Avant de terminer cette période d'avant-guerre disons quelques mots de la production. N'ayant jamais dépassée le niveau des petites séries elle ne fut jamais très élevée. En 1913 par exemple, 450 châssis sont sortis de l'usine de la place du Bachut, alors que la même année Berliet en avait fabriqué près de neuf fois plus. Mais comme l'effectif au complet était de 300 personnes ce chiffre demeure intéressant pour une période où on comptait normalement chez la plupart des constructeurs une voiture sortie par personne employée.

Dès le début de la guerre la firme abandonna sa fabrication de voitures de tourisme pour se lancer dans l'exécution pour l'Armée de camionnettes légères. Leur résistance devint vite proverbiale. L'usine fabriqua également pour les besoins militaires des moteurs de locotracteurs. Habituée à produire de la mécanique soignée elle allait entreprendre la construction de moteurs d'avions lorsque survint l'Armistice.

(à suivre)

L'amusante publicité de 1911 et, ci-dessous, la quatre cylindres 22 ch de 1913.



Une publicité cocardière de 1916.