

Claude et René Pontvianne,

Saga familiale 1/3

À la fin du dix-neuvième et début du vingtième siècle, l'industrie et le commerce prennent un envol considérable. Beaucoup de jeunes artisans, industriels et commerçants saisissent cette opportunité pour créer ou faire prospérer leur entreprise. Le Puy ne déroge pas à la règle, de nombreuses sociétés voient le jour dans différents domaines comme le textile et les spiritueux. L'accroissement est constant jusqu'en 1914 ou la guerre stop provisoirement cette progression. Après ces longues années de guerre, il faut reconstruire le pays. Les entrepreneurs français essaient donc de trouver de nouvelles opportunités. C'est le cas pour deux Ponts Claude et René Pontvianne. Après avoir exercé dans la société familiale spécialisée dans le commerce de dentelles, ils se lancent dans un pari un peu risqué qui consistait à racheter un stock de véhicules et de pièces détachés (des Ford T) appartenant à l'armée américaine et laissé sur place, à Verneuil dans la Nièvre après leur départ. Leur idée consistait à les réparer voir même les assembler à partir de pièces et les revendre partout en France à des prix défiant toute concurrence. Voici donc brièvement retracé, l'histoire de ces deux frères, nés au Puy, qui ont su trouver une opportunité originale pour réussir.



VÉHICULE. Une Ford T assemblée à partir de pièces. COLLECTION PRIVÉE.

La famille Pontvianne au Puy-en-Velay

Brigitte Dumas et Olivier Chabonne

Jean-Pierre Pontvianne, père de Claude et René Pontvianne, est né à Saint-Georges-Lagricol le 25 août 1863. Il est représentant de commerce au Puy quand il épouse le 28 janvier 1890 Marie-Louise Rouel, née le 17 novembre 1866 au Puy.

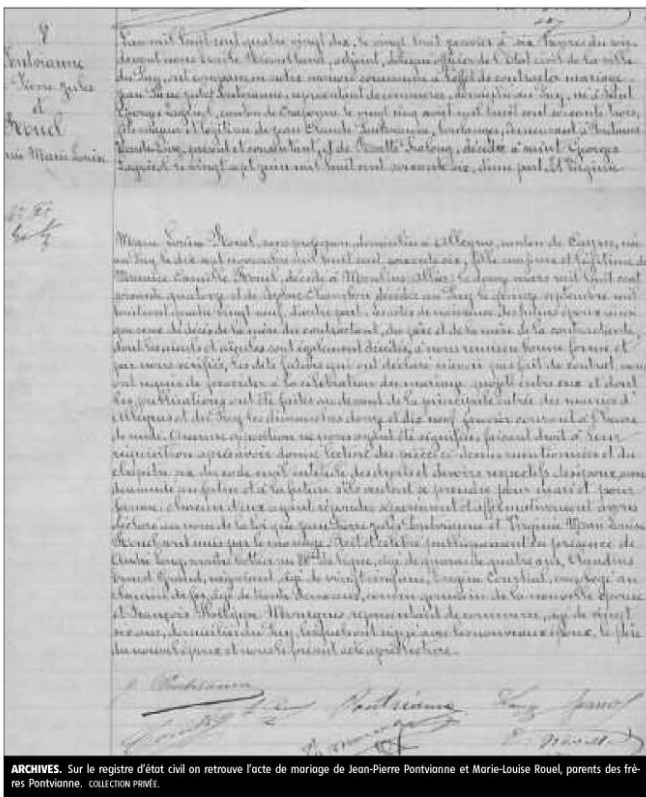
Du Puy-en-Velay à Paris en passant par le régiment d'infanterie

Dans un premier temps, ils s'installent au 10 place du Breuil. C'est à cette adresse que naît leur premier fils Claude, le 16 décembre 1890. La famille déménage ensuite au n° 30 de la même place où René voit le jour le 1^{er} février 1894. Un déménagement plus tard, c'est au n° 7 du boulevard Saint-Louis, que naît leur troisième fils, Georges le 9 janvier 1906.

A cette même adresse Jean-Pierre crée en 1906 une entreprise de négoce de dentelles.

Marie-Louise Pontvianne décède le 15 octobre 1908. Jean-Pierre élève alors seul ses enfants, avant de se remarier en septembre 1919 avec Rose Chantemesse, elle-même veuve de guerre.

Le 7 octobre 1911, Claude Pontvianne est incorporé au 16^e régiment d'infanterie où il accomplit son service militaire.



ARCHIVES. Sur le registre d'état civil on retrouve l'acte de mariage de Jean-Pierre Pontvianne et Marie-Louise Rouel, parents des frères Pontvianne. COLLECTION PRIVÉE.

Démobilisé en novembre 1913, il est rappelé sous les drapeaux en août 1914 et participe à la grande guerre. Il est blessé à la joue gauche. Il est promu chevalier de la légion d'honneur en mai 1935. Claude, resté célibataire, décède le 28 avril 1961 à Paris.

René Pontvianne est incorporé au 86^e régiment d'infanterie le 3 septembre 1914, il participe à la grande guerre. Il est gravement blessé et perd son œil droit. Il est promu chevalier de la légion d'honneur en février 1960. René décède à Neuilly-sur-Seine le 20 mai 1979.

Georges obtient en août 1921 une bourse pour faire des études au lycée de garçons du Puy. Il est incorporé au 31^e régiment d'infanterie du 26 novembre 1926 au 17 avril 1928. Rappelé à l'activité en septembre 1939, il est affecté au 404^e régiment de pionniers. Il est démobilisé en juillet 1940 et se retire au Puy. Il épouse Yvonne Peppy. Il décède début janvier 1986 à Vitry-sur-Seine.

Début dans l'industrie automobile

Début 1921, Claude et René sont employés dans l'entreprise familiale. Ils quittent ensuite le Puy pour la Nièvre, où ils vont débiter dans l'industrie automobile. Ils regagnent ensuite la région parisienne. Georges les rejoint à Paris de 1924 à 1939, puis après la guerre.

Rose Chantemesse décède au Puy en octobre 1938. Jean Pierre Jules Pontvianne restera seul jusqu'à sa mort, au Puy, le 2 décembre 1950.

de la dentelle aux Ford T

Les Ford T au camp de Verneuil

Avant de parler de la vente des Ford T à Verneuil par René et Claude Pontvianne, il faut remettre les choses dans leur contexte.

En avril 1917, les Etats-Unis déclarent la guerre à l'Allemagne. Les Alliés ont enfin réussi à obtenir l'aide de la puissante industrie américaine avec un programme d'armements en tous genres. Rapidement les bateaux débarquent soldats, matériel et véhicules à La Rochelle et Saint-Nazaire. Aussitôt, les Américains organisent plusieurs itinéraires en direction des fronts. L'un de ces itinéraires passe par la Nièvre et suit la voie ferrée Bourges-Nevers-Chagny. Il se dirige ensuite vers l'Est. Sur le parcours, plusieurs sites sont choisis afin d'établir hôpitaux militaires, usines et dépôts de matériel.

Assurer la maintenance

Le « Motor Transport Corps Repair Unit 301 », corps expéditionnaire américain, est doté de nombreux engins motorisés dont il faut assurer la maintenance et les réparations. A la fin de l'année 1917, des officiers et des soldats volontaires, dotés d'une formation de mécaniciens, sont envoyés en France avec le matériel indispensable soit 700 machines-outils.

Un camp est donc construit à Verneuil sur un terrain de 30 hectares cédé aux américains par M. Benoist d'Azv, terrain situé entre la rivière Aron et la voie ferrée. Les soldats chargés des infrastructures et plus de 2.000 prisonniers allemands construisent des baraquements. Des hangars poussent comme des champignons, formant une véritable ville à la fin de l'été 1918. Des milliers d'individus s'y affairaient à longueur de journée, construisant, aménageant et entassant tout ce dont l'armée américaine a besoin. En octobre 1918, il y a 7.000 Américains à Verneuil, le camp est terminé et les baraques sont pleines à craquer de matériel.

Le « Mechanical Transport Repair Park » de Verneuil est divisé en quatre groupes, répartis en 19 dépôts et ateliers : pneus, radiateurs, soudure, fonderie, roues, bâtiment de levage des camions, ateliers des moteurs, électricité, forge, cycles, alimentation en gaz et pétrole, etc... L'atelier le plus vaste est le dépôt de stockage avec envi-



ATELIER. Dans le camp de Verneuil, l'activité consiste à réparer, nettoyer, rependre les Ford T d'origine militaire, et éventuellement les carrosser. COLLECTION PRIVÉE.

ron 13.000 m². Depuis le front, des trains apportent presque chaque jour des automobiles, camions, ambulances, motos, ainsi que des véhicules hippomobiles abîmés ou en panne. Le camp de Verneuil reçoit le matériel de fabrication américaine uniquement, avec notamment les ambulances Ford T ou les camions Packard. Le matériel de fabrication française ou anglaise et les prises de guerre sont acheminés dans d'autres camps. Les méthodes de travail sont calquées sur celles qui ont cours dans les usines Ford de Detroit. L'efficacité est le mot d'ordre. Les pièces ne pouvant être importées des Etats-Unis sont usinées sur place. La finition des véhicules qui repartent au front est assurée dans les derniers ateliers, on remet en état les sièges, les capotes, la peinture, les phares...

Le rachat par les frères Pontvianne

En mai 1921, les Frères Pontvianne, rachètent le stock complet de Ford. Cela représente des mil-

liers de modèles T, des pièces détachées et des châssis neufs encore emballés dans leur caisse en bois. Afin d'écouler ce stock, ils s'installent dans un des bâtiments restants, créant aussi des bureaux et un vaste atelier de montage sur une partie du terrain militaire appelé pour l'occasion « Petit camp » ou « carter Ford ».

Le rachat par les frères Pontvianne

En mai 1921, les Frères Pontvianne, rachètent le stock complet de Ford. Cela représente des mil-

liers de modèles T, des pièces détachées et des châssis neufs encore emballés dans leur caisse en bois. Afin d'écouler ce stock, ils s'installent dans un des bâtiments restants, créant aussi des bureaux et un vaste atelier de montage sur une partie du terrain militaire appelé pour l'occasion « Petit camp » ou « carter Ford ».

Leur activité consiste à réparer, nettoyer, rependre les Ford T d'origine militaire, et éventuelle-

ment les carrosser. Tout est bien organisé, chaque service à sa spécialité, électricité, mécanique, peinture et même un atelier spécial pour l'assemblage des châssis neufs.

Plusieurs modèles de « Ford-Verneuil » sont proposés à la clientèle : Une « Torpédo Luxe » torpédo pontet type Français, radiateur et calandre « Chausson » surélevés, réservoir d'essence en caoutchouc, pare-brise à deux glaces ouvrantes, coffre à outils sur le marchepied droit, cinq roues Michelin, ressort arrière

renforcé à neuf lames, phares avant « Ducellier », deux lanternes avant et une arrière, couleurs vert foncé, filets jaune ou brun « Van Dyck » filets jaune, boiserie acajou foncé verni, vende 5550 Francs. Une « Normande transformable » avec les mêmes caractéristiques avec caisse en frêne et panneaux chanfreinés, équipée de deux banquettes latérales rabattables en lattes bois vernis, couleur avant noir et caisse bois vernis ton naturel, tarif 9.550 Francs. Une « Camionnette Torpédo » véritable torpédo pontet à la française répondant à deux usages, industriel ou tourisme, avant torpédo aux formes galbées, bords roulés, avec deux portes à droite et deux portes à gauche, sellerie en simili cuir « Duratex » noir, couleur de la carrosserie bleu foncé ou tête de nègre, tarif 10450 Francs. Une « Torpédo Luxe » torpédo pontet type Français, radiateur et calandre « Chausson » surélevés, réservoir d'essence en caoutchouc, pare-brise à deux glaces ouvrantes, coffre à outils sur le marchepied droit, cinq roues Michelin, ressort arrière



PIÈCES DÉTACHÉES. Une Ford T à réparer. Avec des tarifs bien inférieurs à ceux qui l'on peut retrouver chez les agents Ford, les frères Pontvianne voient affluer une clientèle de plus en plus importante. COLLECTION PRIVÉE.

Brigitte Dumas