

Claude et René Pontvianne,

Saga familiale 2/3

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 Ponnets 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 défilant toute concurrence. Voici donc brièvement retracé, l'histoire de ces deux frères, nés au Puy, qui ont su trouver une opportunité originale pour réussir.



PLAQUE. François Bonnefoux avait fait l'acquisition d'une Ford Verneuil en 1925. COLLECTION PRIVÉE

Une Ford T Verneuil à Saint Geneys près Saint Paulien

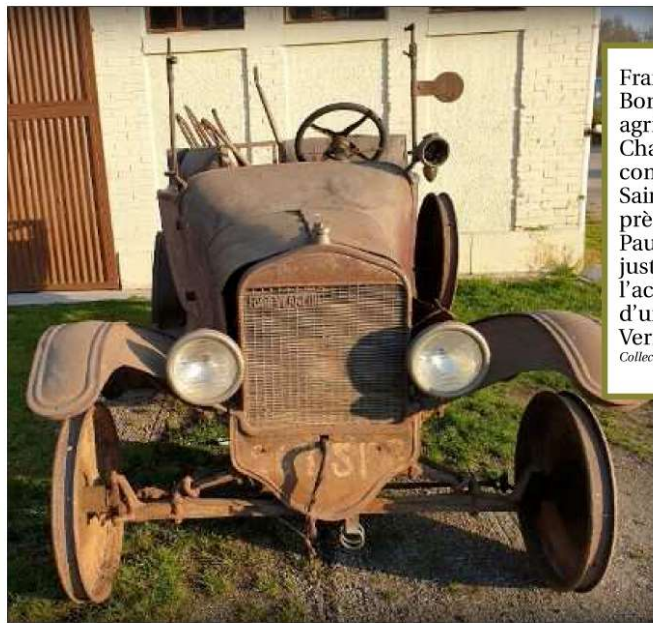
Brigitte Dumas
et Olivier Chabonne

La masse de véhicules vendus, par les frères Pontvianne a nettement contribué au succès de la marque Ford en France.

Une majeure partie des voitures assemblées, avaient été carrossées en utilitaire. Nous étions dans une période où la France était à reconstruire, tous les corps de métiers avaient besoin de camionnettes robustes et économiques. Ces Ford T re-carrossées étaient donc une aubaine pour les artisans ou les agriculteurs. Pendant toute la guerre, elles avaient été appréciées par les différents services militaires pour leur solidité, leur légèreté, leur fiabilité et surtout pour leur simplicité d'entretien. C'est donc pour ces mêmes raisons qu'elles ont fait le bonheur de nombreux Français dans les années vingt.

Les châssis ont parfois été utilisés pour faire des remorques agricoles

Pourtant le contexte de l'époque n'était pas du tout en faveur des marques étrangères. Pour remettre les choses dans leur contexte, il faut rappeler que l'automobile est née en France à la fin du dix-neuvième siècle et qu'au début du vingtième siècle, notre industrie automobile avait une bonne longueur d'avance sur



François Bonnefoux, agriculteur à Champvert, commune de Saint-Geney-près-Saint-Paulien qui avait justement fait l'acquisition d'une Ford Verneuil.
Collection privée

ment servi à construire des tracteurs agricoles artisanaux. Mais, pour la plupart, c'est l'abandon en extérieur qui a eu raison d'elles. Il faut bien dire que leur carrosserie avec une structure en bois n'était pas très endurante contre les intempéries.

Cependant quelques propriétaires à l'esprit plutôt conservateur et soucieux de préserver un bien familial, ont heureusement préféré entreposer leur voiture obsolète dans un fond de garage ou de grange. C'est le cas de François Bonnefoux, agriculteur à Champvert, commune de Saint-Geney-près-Saint-Paulien qui avait justement fait l'acquisition d'une Ford Verneuil en carrosserie utilitaire type « Normand » en 1925.

le reste du monde. Les premières Ford T arrivées sur notre territoire en 1909 grâce à un importateur privé « Henri Depasse », était plutôt mal vue. Elles recevaient les attaques les plus violentes de la part de tous les concurrents Français plutôt routiniers et perturbés par cette automobile pratique, rationnelle et surtout proposée à un tarif nettement inférieur. Aucune voiture

n'avait jamais été combattue avec autant d'acharnement par ces rivaux. Les premiers clients étaient très courageux pour oser faire confiance à cette Ford si décriée.

Bref, après le conflit, la France manquait donc cruellement de matériel et notamment de voitures, et ces Ford T neuves à petit prix étaient une véritable chance. Perit à petit, les mentalités envers les voi-

tures étrangères ont évoluées, démodées, souvent ralisotées mais toujours à la tâche. Plus tard, dans les années cinquante, ce genre de véhicule d'un autre âge n'avait plus aucun intérêt. Elles ont rapidement disparu du paysage français. Souvent détruites ou mise en pièces, les châssis ont parfois été utilisés pour faire des remorques agricoles. La mécanique coupleuse et solide à occasionnelle-

de la dentelle aux Ford T



MODÈLE. La Ford Verneuil a été déclinée en différentes versions pour toucher une large clientèle, de la voiture de livraison (à droite) au modèle de luxe (ci-dessus). COLLECTION PRIVÉE

Aujourd'hui, on ignore ou François Bonnefoux avait acheté sa voiture. Cependant, deux éventualités s'offre à nous. La première est qu'il l'ai fait directement auprès des frères Pontvianne, à Verneuil. La deuxième est qu'il l'ai fait chez l'agent Ford local, Alfred Roussel, qui à l'époque possédait un garage situé au 1 place Michelet, au Puy. Il n'est pas exclu que François Bonnefoux ou Alfred Roussel puisse avoir un lien avec les Frères Pontvianne.

Cette Ford Verneuil, était immatriculé 2675-F3 par la préfecture du Puy, le 8 octobre 1925.

Le système de numérotation des plaques était bien différent de ce que l'on peut voir actuellement. Celui-ci correspond à la première version créé en 1901. « 2675 » coïncide à l'ordre d'enregistrement du véhicule (limité à 9.999). Le « F » se réfère à l'arrondissement de Clermont-Ferrand dont la Haute-Loire faisait partie avec le Cantal, l'Allier, le Puy-de-dôme et la Nièvre. Le « 3 » correspond à la troisième et dernière série d'immatriculation. Ce modèle d'immatriculation disparaîtra en 1928 et le



IMMATRICULATION. « 2675 » correspond à l'ordre d'enregistrement du véhicule. COLLECTION PRIVÉE

« F » laissera la place au « JG » qui concernera uniquement la Haute-Loire.

En 1950, nouveau changement puisqu'avec un nouveau système utilisera cette fois un numéro (de 1 à 100) une lettre et le numéro du département, le 43 (c'est à ce moment

AVIS DE RECHERCHE

« Peut-être qu'un lecteur qui connaîtrait la famille de François Bonnefoux pourr nous aider en savoir un peu plus sur l'histoire de cette voiture ».

Brigitte Dumas (brigitte.dumas@orange.fr)

que ce numéro fétiche fait son apparition. Ensuite, il y aura un changement dans les années 70 avec une numérotation jusqu'à « 9.999 ». Les immatriculations actuelles avec un système national ne sont en place que depuis 2009.

On peut supposer que cette Ford T a rendu de nombreux services à son propriétaire et l'imaginer allant au marché de Saint-Paulien voir même au Puy. À l'époque on sortait « l'automobile » uniquement quand c'était utile. L'essence coûtait cher, les pneus n'étaient pas très durables et crevaient facilement, l'éclairage était des plus rudimentaire et le freinage relativement incertain. Il faut savoir que les routes n'étaient encore pas goudronnées, mais entretenues par les cantonniers. La locomotion animale était encore bien présente, de nombreux « clous » restaient sur la route et souvent terminaient dans le pneumatique d'une automobile.

En 1925, l'automobile commençait à bien se démocratiser en France, mais ce n'était, tout de même pas donné à tout le monde de pouvoir s'offrir une voiture, et même si

cette Ford Verneuil faisait partie des plus abordables.

Une anecdote au sujet de cette voiture : Quand François Bonnefoux a voulu faire un premier essai à bord de la Ford fraîchement reçue, il aurait fait une fausse manœuvre et fini sa course dans un talus. C'est à ce moment que le parebrise a été cassé et n'a jamais été réparé. C'était certainement la seule dans le petit hameau. Quand François Bonnefoux sortait avec son automobile, il devait être remarqué dans Saint-Paulien.

On ne sait pas combien de temps elle a été utilisée ainsi, peut-être jusqu'àux années quarante. Ce qui est certain c'est qu'elle a un jour été remise dans la grange de la ferme. Est-ce parce qu'elle était en panne ? ou suite au décès du propriétaire en 1957 ? Ou tout simplement parce qu'elle avait été remplacée par un véhicule plus moderne ? Peut-être qu'un lecteur qui connaîtrait la famille de François Bonnefoux pourra nous aider en en savoir un peu plus sur l'histoire de cette voiture.

En tout cas, bien à l'abri dans la grange, elle a pu être préservée et parvenir jusqu'à nous. ■

L'histoire de la Ford T, produite en millions d'exemplaires



En 1908, Henry Ford voulait créer un véhicule universel afin de démocratiser l'automobile qui à cette époque n'était réservée qu'à une élite. Inaugurant les méthodes de production innovantes comme l'utilisation d'acier au chrome-molybdène, la standardisation des pièces, la mise en place des principes de production pensés par Frederick Winslow Taylor (le Taylorisme) et à partir de 1913, le travail à la chaîne. La Ford T sera, produite à plus de 16 millions d'exemplaires pendant dix-neuf ans. C'est encore la deuxième voiture la plus produite au monde.

« Tout le monde peut avoir une Ford T de la couleur qu'il souhaite, à condition que ce soit le noir. » Si cette petite phrase de Henry Ford est restée célèbre, elle ne saurait cependant pas résumer le prodigieux destin de la première voiture « populaire » de l'histoire. D'une grande simplicité, fiable, peu chère à l'achat comme à l'usage, la Ford T va répondre au plus juste et surtout au bon moment à cette demande. Austère, « haute sur pattes », rustique avec sa transmission à deux rapports et plutôt puissante avec ses 20cv elle connaît pourtant un véritable triomphe dès son lancement en octobre 1908. ■