



**HAL**  
open science

## Rochet-Schneider, un société automobile oubliée

Dominique Lejeune

► **To cite this version:**

| Dominique Lejeune. Rochet-Schneider, un société automobile oubliée. 2017. hal-01578602

**HAL Id: hal-01578602**

**<https://hal.science/hal-01578602>**

Preprint submitted on 29 Aug 2017

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

## Rochet-Schneider, une société automobile lyonnaise oubliée

par Dominique Lejeune, Prof Dr Dr

L'histoire de la société automobile Rochet-Schneider commence à la fin du XIXe siècle lyonnais, au centre d'une région centre-est très tôt marquée par les essais de véhicules automobiles. La région parisienne automobile est bien connue (Billancourt, le Quai de Javel, etc.), mais Lyon et sa région ont traversé une *Grande Aventure automobile lyonnaise* (Pierre-Lucien Pouzet <sup>1</sup>), Berliet n'étant pas le seul constructeur lyonnais, tant s'en faut. Il faut citer également Luc Court, Rochet-Schneider, Vermorel, et tant d'autres...

Dans les années 1890, la métropole des Gaules connaît un foisonnement d'ateliers qui se lancent dans la construction de cycles puis d'automobiles. La situation est assez semblable à celle de la décennie 1830-1840, où un phénomène identique s'était produit autour de la construction de machines à vapeur. La dernière décennie du XIXe siècle est très féconde en matière de cycles et d'automobiles : 1889 voit les débuts de Rochet-Schneider, 1892 de Luc Court, 1893 de François Pilain, 1894 de Marius Patay, 1896 d'Audibert et Lavirotte, enfin 1899 de Marius Berliet, au total 150 constructeurs pour le département du Rhône. Ce pullulement concerne évidemment le département du Rhône mais aussi la Loire (35 marques !), l'Isère (25 !) et également l'Ardèche, l'Ain, la Haute-Savoie, la Savoie et même la Drôme (une marque !). La construction des premières automobiles est moins exigeante que celle des locomotives, elle ne demande pas, en effet, de très grosses pièces de fonderie ou de mécanique et les constructeurs peuvent s'adresser à des spécialistes pour la fourniture des pièces de fonte ou d'aluminium, les blocs moteurs ou les châssis.

À la Belle Époque, la région lyonnaise voit se développer ainsi une nouvelle richesse industrielle et elle devient progressivement l'un des centres européens de l'automobile. Cela change du tout au tout le visage industriel de la métropole des Gaules. L'industrie automobile lyonnaise connaît ses heures de gloire durant le premier quart du XXe siècle, avec plus de 220 constructeurs qui se sont laissés emporter, avec des fortunes diverses, par l'engouement général que suscite ce nouveau moyen de

---

<sup>1</sup> P.-L.Pouzet, *La Grande Aventure automobile lyonnaise*, La Taillanderie, 2006, 239 p.

locomotion. Comme l'écrit la *Revue française de Construction automobile* dans son numéro du 5 août 1907 en éditorial : « Nous avons déjà pu nous rendre compte que les constructeurs lyonnais rivalisaient avec les parisiens en tant que fini d'ajustage et mise au point de leurs véhicules. Plusieurs de ces marques de la région lyonnaise ont pris une importance insoupçonnée ; nos lecteurs ont pu le voir par celles que nous avons examinées. »

La construction de cycles a joué un rôle important dans la région lyonnaise et a permis à la construction automobile de bénéficier de méthodes industrielles éprouvées. Deux futurs grands noms de l'automobile ont débuté dans l'industrie du cycle : Rochet-Schneider et Patay. Rochet-Schneider a pendant plus d'un demi-siècle construit à Lyon des véhicules automobiles et, au début de la Belle Époque, elle est l'une des principales marques mondiales, fière de sa qualité, revendiquée dans les publicités, et de ses exportations.

Jean-François Rochet est issu d'une longue lignée de tailleurs de pierres du Bugey, réputée dès le XVIII<sup>e</sup> siècle. À seize ans (il est né en 1831), il part à Lyon pour apprendre un « métier du fer » : il sera successivement mécanicien, forgeron, serrurier et ferronnier. En 1862, il est embauché par la Compagnie du Chemin de fer de Genève — qui fusionnera avec le Paris-Lyon-Méditerranée (P.L.M.) — puis, quatre ans plus tard il reprend un fonds de serrurerie dans le quartier, très artisanal, de Saint-Paul et étend progressivement ses activités aux travaux de ferblanterie, forge et mécanique, s'essayant, à temps perdu, à la construction d'un vélocipède. En 1869, il met au point un bicycle à grande roue avant et petite roue arrière, qu'il surnomme « le Grand Bi » et est primé à l'Exposition universelle de Lyon en 1872. Cela vaudra une courte période faste et internationale pour ce type d'engin, prisé des sportifs férus de records de vitesse davantage que du grand public, car fort dangereux, le coureur pouvant aisément choir de son perchoir, voire passer par-dessus la roue avant. Notre constructeur ouvre le premier commerce de cycles du centre de Lyon, place des Jacobins.

Les fils Rochet font leurs études à l'École de la Martinière où ils côtoient Louis Lumière. En 1882, Claudius Rochet obtient son certificat d'études et est associé à son père. L'affaire familiale est en plein essor. Cet essor conduit à rechercher des locaux plus vastes, le quartier de Saint-Paul est quitté pour la rive gauche du Rhône, dans le quartier de la Part-Dieu. L'atelier est transféré au n° 7 de la rue de La Part-Dieu en juin 1884, les clients se multiplient ; parmi eux on note Marius Berliet, qui acquiert en 1889 un Grand Bi, dont une réplique à l'identique est toujours visible dans la salle à manger

de la Villa Berliet <sup>1</sup>. En quelques années, l'entreprise déborde le simple cadre de Lyon pour rayonner dans toute la région.

L'autre fils de Jean-François Rochet, Édouard (1867-1945), formé à l'école de La Martinière, d'où il était sorti major de sa promotion, entre, lui, aux ateliers PLM d'Oullins (dans la banlieue sud-ouest de Lyon) où il rencontre Théodore Schneider (un peu plus âgé que lui puisque né en 1862), une grosse fortune issue d'une famille de filateurs de Bourg-Argental (Loire). Schneider, *sportman* accompli et fortuné, séduit par les créations des cycles Rochet, propose d'abord au père une association en commandite, refusée pour sauvegarder la dimension familiale de l'entreprise et son indépendance financière. Si le père repousse l'offre, conformément à une longue tradition du capitalisme français, Édouard rejoint en 1889 Schneider pour fonder à deux dans le quartier des Brotteaux (4, place Saint Pothin, maintenant place Edgard Quinet) une société en commandite, la Société des Constructions vélocipédiques du Rhône, concurrente de la société de son père ! La nouvelle entreprise, au sein de laquelle commandité et commanditaire s'entendent bien <sup>2</sup>, développe vite ses fabrications (de A à Z) de bicyclettes et de tricycles à pédales. Elle devient, le 30 novembre 1892, la société en nom collectif « Édouard Rochet et Théodore Schneider », dont les capitaux vont rendre possible le passage à l'automobile. Auparavant les cycles Rochet-Schneider atteignent le summum de la reconnaissance dans le milieu professionnel lyonnais, avec un label de « hors concours » et une place au jury de l'Exposition universelle, internationale et coloniale de Lyon, celle que le président de la République Sadi Carnot vient inaugurer, pour trouver la mort sous le poignard de Caserio, le 25 juin 1894 <sup>(3)</sup>.

Édouard Rochet, qui s'est marié le 2 janvier 1894 avec Marie Adèle Derville (née en 1867 aussi), se lance en cette année 1894 dans la réalisation de ce qui sera la première voiture du constructeur, une décision mûrie depuis deux ans, c'est pour cela que la commandite a été transformée en société en nom collectif. Des sources d'énergie possibles à l'époque et rationnellement passées en revue, Édouard Rochet choisit le pétrole. De son côté, Théodore Schneider s'est mis à la recherche d'un vaste emplacement, indispensable à la construction d'une usine qui devra produire ce nouveau véhicule en un grand nombre d'exemplaires. Il est trouvé 98-100 rue Corne-de-Cerf (aujourd'hui rue Maurice-Flandin) ; le terrain a une deuxième entrée 202 rue

---

<sup>1</sup> Sur l'histoire de Berliet, Dominique Lejeune, « Marius et Paul Berliet : usines lyonnaises et véhicules industriels », mis en ligne le 13 mars 2017 sur HAL-SHS (CNRS) : <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01481986>

<sup>2</sup> La famille soulignera d'ailleurs souvent la ressemblance physique entre les deux personnages...

<sup>3</sup> Cf. le colloque *L'assassinat du président Sadi Carnot et le procès de Santo Ironimo Caserio*, Presses universitaires de Lyon, 1995, 97 p., et mon compte rendu dans *Historiens & Géographes*, sept. 1996, p. 217

Paul-Bert. Les associés voient large et forment en 1894 la « Société lyonnaise de Construction de Vélocipèdes et d'Automobiles Rochet-Schneider ». La société s'installe au début de 1895 dans des bâtiments rapidement construits, en choisissant comme adresse officielle la rue Paul Bert. C'est de là que sortira, au printemps 1895, une automobile à pétrole — alors que la concurrence opte pour la vapeur — qui n'est pas sans ressembler à celle de Karl Benz (1844-1929). Au même moment ou presque, De Dion & Bouton et Marius Berliet fabriquent leur premier véhicule automobile ; Peugeot, Panhard & Levassor et Renault viendront ensuite. La physionomie de la première voiture Rochet-Schneider rappelle encore l'ancestral modèle hippomobile, elle pèse une tonne, a un moteur de 3,6 litres d'un seul cylindre, placé à l'arrière, comme chez Benz. L'allumage, par contre, est original, par sa pile sèche et son rupteur. La transmission se fait par courroies, l'engin a deux vitesses et des ressorts à lames,

Quelques mois plus tard, un deuxième prototype est réalisé, qui abandonne les roues « charrettes » pour des roues plus légères, façon bicyclette, équipées de pneus Dunlop. Et, avant la fin de l'année, un troisième modèle fait son apparition, doté d'un système d'éclairage constitué de deux lanternes à bougie : moins lourd (690 kgs), il atteint la vitesse record de 35 km/h. Vendu 6 300 francs (18 900 euros), il est conservé actuellement au Musée Henri Malartre 1 de Rochetaillée-sur-Saône, en banlieue de Lyon. Les deux associés participent à des courses : pour leur première tentative, le jour de la Pentecôte 1896, ils réussissent l'exploit d'arriver par le nord (depuis Valloire) en haut du col du Galibier, à plus de 2 600 m, ce qu'aucune voiture sans chevaux n'avait jamais réussi auparavant. L'année 1896 voit aussi la transformation, fondamentale, de la société en commandite en une société anonyme, toujours intitulée Société lyonnaise de Vélocipèdes et Automobiles Rochet & Schneider, au capital de 300 000 F, soit 600 actions de 500 F, représentant pour l'essentiel l'apport de Rochet de Schneider (terrain, bâtiments, machines, outillage, fonds de commerce, marchandises et trésorerie). L'acte fondateur est du 30 avril 1896, les deux premières assemblées générales se tiennent les 10 et 25 juillet. Parmi les premiers nouveaux souscripteurs se trouvent Auguste et Louis Lumière, aux côtés de magistrats et de négociants. Une voiture est engagée dans la première grande course automobile française, Paris-Marseille-Paris (1 711 kms), qui part de Versailles le 24 septembre 1896. Malheureusement le véhicule Rochet-Schneider doit abandonner au cours de la troisième des dix étapes après avoir heurté une vache. À peu près 30 voitures sont fabriquées en 1896, beau chiffre qui autorise l'abandon de la fabrication des bicyclettes.

---

<sup>1</sup> Qui l'a conduit de Londres à Brighton lors du Rallye des Vieux Tacots de 1963. Henri Malartre (1905-2005), professionnel de la démolition automobile, résistant et déporté, a fondé le Musée de l'Automobile dans le château de Rochetaillée-sur-Saône.

L'essor est très rapide : en 1897, 45 voitures sont fabriquées et deux d'entre elles sont exportées aux États-Unis, où la construction automobile est encore vagissante. Pour les années suivantes les chiffres seraient, d'après Pierre-Lucien Pouzet, d'une centaine pour chaque année de 1898 à 1901, et de 150 en 1902. Rochet-Schneider — comme le dit l'usage courant — procède à deux augmentations de capital. Grâce à elles, la famille, marseillaise depuis 1850, d'origine épirote, de Janina exactement, des Zafiropulo entre à partir de février 1898 dans le capital et devient le principal appui financier de Rochet-Schneider. Les deux frères Zafiropulo, Démétrius (né en 1863) et Georges (né en 1877), rallient en juin et juillet 1898 Marseille à Constantinople au volant d'une Rochet-Schneider, sans le moindre incident mécanique, aucune des pièces de rechange emportées n'ayant été utilisées. L'exploit, qui servira longtemps de publicité à Rochet-Schneider, a enthousiasmé les richissimes aventuriers, à tel point qu'ils acquièrent 11 % du capital de la société Rochet-Schneider, dont le capital est porté à un million de francs en mai 1899. À lui seul Démétrius souscrit à 16,7 % des nouvelles actions, alors qu'Édouard Michelin n'a acheté que dix actions. Le modèle de base, le B 43 de 8 CV, a un moteur monocylindrique de 3,6 litres tournant à 600 tours/minute et équilibré par deux volants, correspondant aux deux vitesses différentes. Il roule à 30 km/h maximum, coûte 8 000 francs (à peu près 24 000 €) et connaît un beau succès. L'année 1899 marque un tournant important pour la société. C'est d'abord le démarrage de la construction d'une nouvelle usine, plus spacieuse et plus moderne, qui est inaugurée le 29 mai 1900 dans le quartier de Monplaisir, à l'est de Lyon. Le terrain total fait plus d'un hectare et demi, les bâtiments exactement un hectare. C'est ensuite la réalisation de la première Rochet-Schneider à moteur à l'avant, protégé par un carénage. C'est enfin le début des études d'un tout nouveau groupe moteur de quatre cylindres, le premier de la société, qui est au point dès l'année suivante, alors même que sort le 400<sup>e</sup> véhicule de la marque ! La firme américaine Alden Sampson fabriquera des voitures Moyea sous licence Rochet-Schneider. D'autres licences seront également accordées à la firme suisse Martini, ainsi qu'à des sociétés belges, italiennes et anglaises.

Entre-temps, Jean-François Rochet et son autre fils, le fils aîné, Claudius, s'étaient eux aussi lancés dans la construction automobile, mais dans la voie de la vapeur, que Claudius connaissait grâce à son service militaire dans la Marine : un tricycle puis des voiturettes ; leur production représente seulement cinq ou six exemplaires l'an. En 1899, le père, Jean-François, se retire, vend son actif industriel (pour 5 200 francs) à deux de ses fils : Claudius s'associe avec un troisième fils, François, dit Francisque, qui avait travaillé chez le constructeur automobile d'Ivry-sur-Seine Georges Richard 1,

---

<sup>1</sup> 1863-1922, futur co-fondateur de la société automobile Richard-Brasier.

fondant le 17 mars 1900 une société en commandite simple, Rochet Frères et Cie, qui produira au total 55 voitures. Huit commanditaires ont apporté chacun entre 5 000 et 10 000 francs. Le décès de Jean-François et de Francisque — ce dernier meurt en 1902 d'une phtisie et/ou d'une pleurésie — laisse seul Claudius, qui dissout la société et se replie sur un petit atelier de construction et de réparation de bicyclettes, avec un peu de mécanique générale. Claudius poursuivra son activité jusqu'en 1923.

Mais, pendant ce temps, Rochet-Schneider est la société qui connaît l'essor le plus prodigieux, elle est la seule maison lyonnaise capable à la Belle Époque de rivaliser avec les grandes maisons parisiennes telles que Panhard ou de Dion-Bouton. La marque s'impose dans les épreuves sportives, de 1904 à 1906 existe même une coupe Rochet-Schneider, organisée par l'Automobile-Club du Rhône. La société part à la conquête du marché américain en signant, on l'a vu, des accords de licence aux États-Unis comme partout en Europe. La production passe de 100 voitures par an en 1901 à 250 en 1904. De la courroie de transmission, Rochet-Schneider est passé au cardan en 1902.

La suite continue de succès de Rochet-Schneider semble monter à la tête d'Édouard Rochet qui, contre l'avis de Théodore Schneider, transfère le siège social de l'entreprise à... Londres ! L'explication la plus vraisemblable de cette surprenante décision est que, pour le nouveau directeur général de la *Rochet-Schneider Ltd*, créée en janvier 1905 au capital de 300 000 £, il s'agit, avant tout, de réaliser une opération de capitalisation juteuse par l'émission massive d'actions, en jouant sur la différence entre la valeur nominale et le cours en bourse (très supérieur depuis plusieurs années) des actions : le capital est multiplié par 7,5 ! En ce début d'Entente cordiale entre la France et le Royaume-Uni, le président est britannique, Rochet restant directeur général ; quant à Théodore Schneider il n'apparaît officiellement qu'au titre de membre du conseil d'administration mais on peut conjecturer qu'il a été « placardisé » à Londres. Le siège social est en effet à Londres, l'usine et les bureaux restent à Lyon (à Monplaisir, à l'est de Lyon). Entre les deux associés de la première heure, le désaccord est désormais si profond que Schneider, même s'il conserve sa place au conseil d'administration, est écarté du pouvoir et ne sera même plus consulté lorsque des décisions importantes devront être prises. Cependant, si les ventes se poursuivent sur un rythme soutenu, et même si de nombreuses personnalités françaises et étrangères continuent à acheter les voitures de la marque, des difficultés apparaissent : des constructeurs sous licence abandonnent, les nouvelles actions sont peu souscrites, la grève de l'industrie automobile lyonnaise de juin 1905 est aussi faite par les ouvriers de Rochet-Schneider, les bénéfices baissent, la production retombe au niveau de

1902 (1) et la « Rochet Schneider Ltd » est dissoute à la fin de 1907, à peine plus de deux ans après sa création.

Elle laisse la place à une Société Anonyme des Établissements Lyonnais Rochet-Schneider, dont le siège est à Lyon et le capital de deux millions et demi de francs. La gamme de véhicules est conséquente mais l'aventure anglaise a laissé de profondes traces et, en 1908, seuls 140 châssis sont fabriqués. L'affaire repart grâce à l'achat à François Baverey (en 1906) des brevets des carburateurs Zénith. Dès 1908, Rochet-Schneider adopte ce carburateur Zénith sur tous ses modèles. L'histoire de Zénith a été retracée par Pierre-Lucien Pouzet<sup>2</sup>. Notons que, si Rochet-Schneider verse une redevance (75 centimes par carburateur et par CV) à François Baverey, la société automobile gagne beaucoup d'argent (parfois la majorité des bénéfices) en vendant des carburateurs Zénith.

La gestion catastrophique de l'image de l'entreprise a profondément marqué les esprits et la production est au plus bas. Malgré l'apport de crédits bancaires, il faut se résoudre à faire appel à de nouveaux investisseurs, quitte à perdre de cette indépendance si chère à Édouard Rochet. Une nouvelle fois, Théodore Schneider s'y oppose et se retrouve encore écarté, au profit des Zafiropulo, vers lesquels Édouard Rochet se tourne pour recapitaliser sa société au bord de l'asphyxie. La famille Zafiropulo, sans se faire tirer l'oreille, accède à la demande, non sans exiger qu'un des siens soit nommé président du conseil d'administration pour veiller sur ses intérêts. Théodore Schneider a beau refuser cette association qu'il juge peu conforme aux intérêts de l'entreprise, Édouard Rochet accepte toutes les conditions ; l'éphémère société anglaise est définitivement dissoute en 1909, Georges Zafiropulo est nommé à la tête du conseil, alors que les ventes sont au plus bas : onze châssis par mois et en septembre 1909 aucune commande n'est enregistrée. Mais le nouveau capital est de 2 500 000 francs : une succursale est conservée à Paris. On liquide les gros châssis de reste ; on refuse tous les projets peu rentables de Rochet, qui a le poste de directeur général ; un nouveau directeur commercial est engagé<sup>3</sup>, ce qui provoque, dans un premier temps, le retrait de Théodore Schneider qui perd ses dernières responsabilités et ses ultimes illusions. Sa voix n'était que « consultative » au conseil et ses propositions (de création d'agences) sont jugées « inacceptables » par le conseil le 28 septembre 1909. Il est, brièvement, administrateur.

---

<sup>1</sup> Mais Rochet-Schneider continue à exporter aux États-Unis, en quantité appréciable.

<sup>2</sup> Pierre-Lucien Pouzet, *Histoire du carburateur Zénith*, dossier monographique de la Fondation Marius Berliet, et *La Grande Aventure automobile lyonnaise*, préface de Paul Berliet, La Taillanderie, 2006, 239 p., pp. 190-195.

<sup>3</sup> Léon Boissy, en octobre 1909. Il venait de travailler quatre ans chez Peugeot.



Il démissionne finalement en avril 1910, pour créer sa propre entreprise, toujours dans l'automobile mais à Besançon <sup>1</sup>. Au fond, à l'ère des techniciens, des pionniers, a succédé l'ère des financiers. Si le redressement attendu a finalement lieu dès le début 1910, avec un rythme mensuel moyen de 45 châssis produits pendant l'année 1910, la situation financière de la société est chaotique, les Zafiropulo essaient d'entrer plus en nombre dans le conseil : Démétrius Zafiropulo y est élu le 20 septembre 1910. Les séances du conseil d'administration sont mouvementées, les clients se plaignent à plusieurs reprises du personnel de l'usine et Édouard Rochet présente même sa démission, qui est refusée, mais il est « placardisé » au poste d'administrateur-délégué, en étant remplacé comme administrateur par François Baverey, l'inventeur du carburateur Zénith. C'est une reconnaissance de l'importance financière du carburateur Zénith, pour lequel, en 1909, est constituée une société distincte, dite « Société du Carburateur Zénith » et dirigée par François Baverey et Antonin Boulade (1868-1929), par ailleurs président de l'Aéro-Club du Rhône et photographe.

À partir de 1911, les ventes, qui marchent bien et atteignent près de 900 voitures en 1913, concernent surtout les châssis dits « moyens », c'est-à-dire de 12 et 18 CV. Des agences Rochet-Schneider existent dans les grandes villes de France (Bordeaux, Marseille, Nantes, Nice, Pau, Saint-Étienne...), ainsi qu'en Afrique du Nord, dans quatre pays européens (Belgique, Espagne, Grande-Bretagne et Russie) et quatre pays du continent américain (Argentine, Brésil, Canada, et Uruguay). À Paris, deux nouveaux ateliers de réparation sont installés, au 11 de la rue de Berri (8<sup>e</sup> arrondissement) et au 159 de la rue de Courcelles (17<sup>e</sup>), l'agence restant rue La Boétie (8<sup>e</sup>). Les chiffres d'affaires annuels de la deuxième moitié de la Belle Époque sont en expansion, avec neuf millions de francs en 1912, et, surtout, les bénéfices annuels sont très substantiels, avec plus d'un million de francs en 1913, dernière année de paix complète. Rochet-Schneider sait répondre à la mode, avec par exemple une torpédo en 1910, mais aussi des landaulets (c'est-à-dire des landaus-coupés, sans places et capote avant), et même quelques camions, la société va au devant des demandes de la clientèle, quand cela est rentable, par exemple en lui livrant non plus seulement des châssis nus mais des véhicules complets, carrosserie comprise, en traitant les carrossiers lyonnais comme des sous-traitants et non plus comme des confrères en automobile exerçant une autre profession.

Par contre Rochet-Schneider abandonne la course automobile, qu'elle a donc considérée comme une activité publicitaire destinée à accompagner les débuts de la marque, mais qu'elle pense être devenue à la Belle Époque inutile et dispendieuse.

---

<sup>1</sup> Voir D.Lejeune, « Peugeot et le foyer automobile lyonnais », mise en ligne prochaine.

Mieux vaut prêter à Raymond Poincaré, nouveau président de la République, une 25 CV décapotable à deux pare-brise pour son voyage officiel en Limousin et en Périgord : l'Élysée achète peu après une six cylindres. Toutefois Rochet-Schneider se cantonne trop aux véhicules coûteux, dont la clientèle potentielle n'est pas extensible à l'infini, et ne prend pas, à la différence de Peugeot et de Renault, le tournant de la grande série de voitures moyennes, dont les acheteurs virtuels ont été multipliés par la bonne conjoncture des années 1900. L'historien James Michaël Laux a avancé une très vraisemblable explication, l'importance des Zafiropulo, financiers ayant investi leurs capitaux dans des sociétés de secteurs très variés et beaucoup plus intéressés par une stratégie industrielle automobile traditionnelle, beaucoup plus facile à contrôler, que par un saut dans l'inconnu type Louis Renault. Autre gros défaut, dans la gestion cette fois : l'accumulation des bénéfices sert bien davantage à rémunérer les actionnaires, au premier chef les Zafiropulo, qu'à améliorer l'outil de production d'une société industrielle où l'« ouvraison » requiert toujours un personnel important. Il y a en effet 600 salariés en 1913, dont le rendement individuel est faible : 1,5 voiture par an et par salarié ! Au fond la société est gérée comme une source de profits à court terme et non pas comme un outil industriel, et pas non plus comme un patrimoine familial (cf. Peugeot) ou personnel (cf. Louis Renault).

Lorsque la guerre éclate en 1914, Rochet-Schneider, dirigé seulement par Édouard Rochet, François Baverey étant mobilisé, est obligé par l'administration militaire d'accueillir jusqu'en 1917 Renault qui produit des moteurs d'avion sur les chaînes lyonnaises puis Rochet-Schneider reprend la direction des usines, qui se tournent vers la fabrication de camions d'une tonne et demi <sup>1</sup> destinés à l'armée (1 363 sont construits pendant la durée du conflit) et fabrique aussi des obus (3 000 par jour au maximum, avec une production totale de trois millions de projectiles), sous les ordres d'un nouvel ingénieur de la fabrication, Paul Engelhart (fin de 1914). Édouard Rochet est nommé président en mai 1915, ce qu'il restera jusqu'en 1933. Triste signe des temps, bien qu'ayant opté pour la nationalité grecque en 1913, les Zafiropulo sont, en pleine assemblée générale d'avril 1915, accusés d'être turcs. Bien sûr, les fabrications de voitures particulières sont faibles, 160 sans doute pour toute la durée de la Grande Guerre ; des pièces de moteur d'avion (moyeux d'hélice et bielles) sont fabriquées pour Lorraine-Dietrich et Salmson. Épisode marginal mais aux conséquences lointaines pour l'automobile lyonnaise, le commandement militaire français du Sahara utilisa rapidement des camionnettes Rochet-Schneider, récupérées en métropole, pour les transports et acheta des véhicules neufs en 1919.

---

<sup>1</sup> Avant le conflit, Rochet-Schneider en fabriquait, on l'a vu, de façon marginale. Les « probabilités de la longue durée des hostilités » sont clairement notées au procès-verbal du conseil d'administration du 29 octobre 1914.

Les problèmes de main-d'œuvre liés à la guerre obligent à établir plusieurs mesures sociales, avec regret : « les allocations [aux pères de famille et aux femmes en couches] ont un caractère de gratification bienveillante et ne peuvent être considérées comme un supplément de salaire. Nous nous réservons de les modifier suivant la marche des affaires », déclare le conseil d'administration du 19 septembre 1916. Les problèmes de trésorerie, endémiques chez Rochet-Schneider, ne sont pas minces pendant la Grande Guerre et gênent le paiement de l'impôt de guerre, important, eu égard au chiffre d'affaires et aux bénéfices obtenus malgré les difficultés et... les lamentations inscrites dans les procès-verbaux. Zénith, dirigé par Georges Zafiropulo en l'absence de Baverey jusqu'à sa démobilisation à la fin de 1915, et dégageant la majorité des bénéfices, réclame soit davantage de surface de bâtiments soit l'indépendance totale. Cette dernière affaire peut être considérée soit comme un désaccord entre les deux frères Zafiropulo soit, hypothèse plus vraisemblable, comme une gesticulation industrielle... En fait on aboutit en 1917 à un accord d'indépendance formelle de Zénith toutefois assorti de participations croisées, les actionnaires de Rochet-Schneider étant actionnaires de Zénith et vice-versa, ainsi que de l'achat de terrains voisins.

Dès le 12 novembre 1918 Démétrius Zafiropulo formule un jugement clairvoyant : il est « absolument nécessaire d'entrer dans l'ère des économies ». On retrouve ici l'obsession financière de la famille, dont le poids augmentera au conseil d'administration de Rochet-Schneider par l'entrée du gendre de Démétrius Zafiropulo, une décennie plus tard (en 1930), Georges-Jean Bouboulis. La guerre terminée, la production de voitures redémarre lentement avec trois modèles, mais les autos Rochet-Schneider sont trop chères pour l'après-guerre (six à huit fois plus qu'une voiture moyenne !), qui n'est plus la Belle Époque, d'autant que Rochet-Schneider assemble désormais ses véhicules avec un soin et une minutie extrêmes, avec une main-d'œuvre considérable. Ainsi, les moteurs sont d'abord essayés au banc, ensuite ils sont entièrement démontés pour vérification de toutes les pièces, ensuite ils sont réassemblés, repassés au banc et finalement montés sur les châssis. La qualité continue à être vantée dans les publicités de la marque. De surcroît le petit fascicule de Paul Reboux <sup>1</sup> (1924) porte en page 4 de couverture la publicité suivante : « *La voiture de qualité* Rochet-Schneider. Usines à Lyon. Succursales directes... », l'expression de « voiture de qualité » figure aussi à la fin du texte, page précédente, et elle est le grand slogan de la marque. Les mesures d'économie réclamées par Démétrius Zafiropulo ne sont guère cohérentes et intéressantes à moyen terme et les problèmes de trésorerie

---

<sup>1</sup> Paul Reboux, *Les qualités de la « 20 Six Grand Luxe » Rochet-Schneider*, fascicule de 8 p. s.d. [1924].

continuent à être lancinants. Guère de standardisation, et un cercle vicieux : Rochet-Schneider a un catalogue de modèles chers, pour une clientèle de plus en plus étriquée.

La fin de la prospérité s'amorce avec la crise des années 30, les exercices étant déficitaires à partir de 1931. Le nombre de succursales est réduit, les ventes baissent (de 30 % entre 1931 et 1932 !), l'État, dans le cadre de la « coordination rail-route », freine le transport routier. En 1931, c'est l'arrêt total de la fabrication de voitures de tourisme, à l'exception de quelques 20 et 26 CV, dotées de moteurs six cylindres.

Édouard Rochet quitte ses fonctions de président en 1933 et d'administrateur en 1936, alors que l'entreprise qu'il avait fondée quarante ans plus tôt s'est reconvertie dans la fabrication d'autobus, d'autocars et de poids lourds. À la présidence il est remplacé par Démétrius Zafiropulo. Engelhardt est remplacé en 1936 par René Deruelle. En 1931 la marque achète une licence de moteurs diesel et se lance dans la fabrication de moteurs « à l'huile lourde » tournant à des régimes très élevés. Autres innovations, l'utilisation du gaz de ville (1935) et, comme d'autres constructeurs, le gazogène. Au total, beaucoup d'études techniques, de très nombreux prototypes sans suite, de petites séries : tout cela coûte cher et rapporte très peu. Partent avec Édouard Rochet les autres représentants de la génération de la Belle Époque, son neveu et le directeur technique. Il est difficile de rivaliser avec Berliet, la situation financière est catastrophique, les frais généraux sont beaucoup trop élevés, de sorte que les financiers Zafiropulo songent de plus sérieusement à une liquidation de la société. Toutefois la fin des années 30 voit un redressement de la trésorerie.

Bien que l'armée française continue d'éditer et de rééditer des notices techniques de poids lourds Rochet-Schneider, dans le plan de mobilisation industrielle élaboré par le ministère de la Guerre en 1938, les camions seront achetés aux États-Unis, alors que Rochet-Schneider en a fourni de nombreux à la fin des années 30 : il faut usiner des bombes, dès 1939, sans espérer vendre des véhicules utilitaires pour la Défense nationale... L'occupation provisoire de Lyon à partir du 19 juin 1940 se traduit par la réquisition des lieux de production stratégique pour les Allemands. Dès le premier jour, Rochet-Schneider est réquisitionné par le commandement supérieur de l'Armée allemande, qui prend possession de tous les véhicules, pneus et pièces détachées se trouvant dans les ateliers et magasins, pour un montant de près de huit millions de francs.

Lyon se retrouve en zone libre mais dès septembre 1940 est signé avec l'Allemagne un contrat de livraison de véhicules industriels, fixés à 15 puis 30 camions par mois. Rochet-Schneider entre dans le Comité d'Organisation de l'industrie automobile, dont le délégué pour la zone non occupée est René Deruelle, son directeur

général (il décède brutalement après la Libération de Lyon, le 6 novembre 1944). François Baverey est remplacé en 1943 par son fils, André. Difficilement, la société produit des camions et des tracteurs, elle mène avec Berliet des pourparlers en vue de la livraison au concurrent, beaucoup plus puissant, de moteurs, de boîtes de vitesse et de ponts. Rien n'est réglé en 1945 mais les discussions aboutiront en 1960 à l'absorption de Rochet-Schneider par Berliet.

Le 12 avril 1945, Édouard Rochet meurt. C'est tout un symbole. Dans les années d'après-guerre, on assiste à l'agonie de Rochet-Schneider. Depuis les années trente, la société semblait en sursis : par deux fois, en 1935 et en 1938, les Zafiropulo avaient évoqué l'éventualité d'une liquidation et à partir de 1943 une entente avec Berliet était envisagée. Le fils de Georges, Costia, entre au conseil d'administration en mai 1945 ; il remplace son père en 1947. C'est à une mort lente que l'on assiste après la Libération, bien que la société ait été peu touchée, paradoxalement, par l'épuration. Paradoxalement, en raison de l'intensité de la collaboration de Rochet-Schneider avec les Allemands. Mais celle-ci était devenue de faible intensité après 1943 et un fils Zafiropulo, Nicolas Démétrius, né en 1918, a été tué à Monte Cassino le 11 mai 1944 (1). Trois succursales sont fermées, la construction de véhicules est arrêtée à la fin de 1950, la production limitée à la mécanique générale, en sous-traitance, les locaux sont partiellement loués, certaines machines-outils sont vendues, le personnel est progressivement admis à la retraite ou licencié. Une expertise financière est faite à la fin de 1956 et Rochet-Schneider disparaît définitivement le 31 décembre 1960, racheté par son voisin Berliet, qui installe dans les usines Rochet-Schneider son service de pièces de rechange, mais le nom Rochet-Schneider est conservé jusqu'en 1964. Démétrius Zafiropulo meurt en 1959, à l'âge de 96 ans ; son frère Georges était à cette date toujours vivant, âgé de 82 ans, il mourra en 1961.

---

<sup>1</sup> Source : site Mémoire des Hommes.

## Bibliographie

**Pierre-Lucien Pouzet**, ingénieur résistant (1921-2006) est le grand historien de Rochet-Schneider et, d'une façon plus générale, de l'industrie automobile lyonnaise. Par ordre chronologique et pour Rochet-Schneider ses quatre productions sont :

Pierre-Lucien Pouzet, *Automobiles Rochet-Schneider. Lyon*, dossier monographique de la Fondation Marius Berliet, dactylographié, 12 p. Disponible à la Bibliothèque nationale

Pierre-Lucien Pouzet, *Histoire de la marque automobile lyonnaise Rochet-Schneider*, 2e dossier monographique de la Fondation Marius Berliet. Disponible à la Fondation.

Pierre-Lucien Pouzet, *Rochet-Schneider, un grand constructeur d'automobiles à Lyon. 1889-1960*, préface de Paul Berliet, Lyon, Elah (Éditions lyonnaises d'art et d'histoire), 1993, 162 p.

Pierre-Lucien Pouzet, *La Grande Aventure automobile lyonnaise*, préface de Paul Berliet, La Taillanderie, 2006, 239 p., pp. 60-62, 133-144 & 190-195

Pour prendre du recul, on lira avec profit le remarquable livre de deux historiennes lyonnaises :

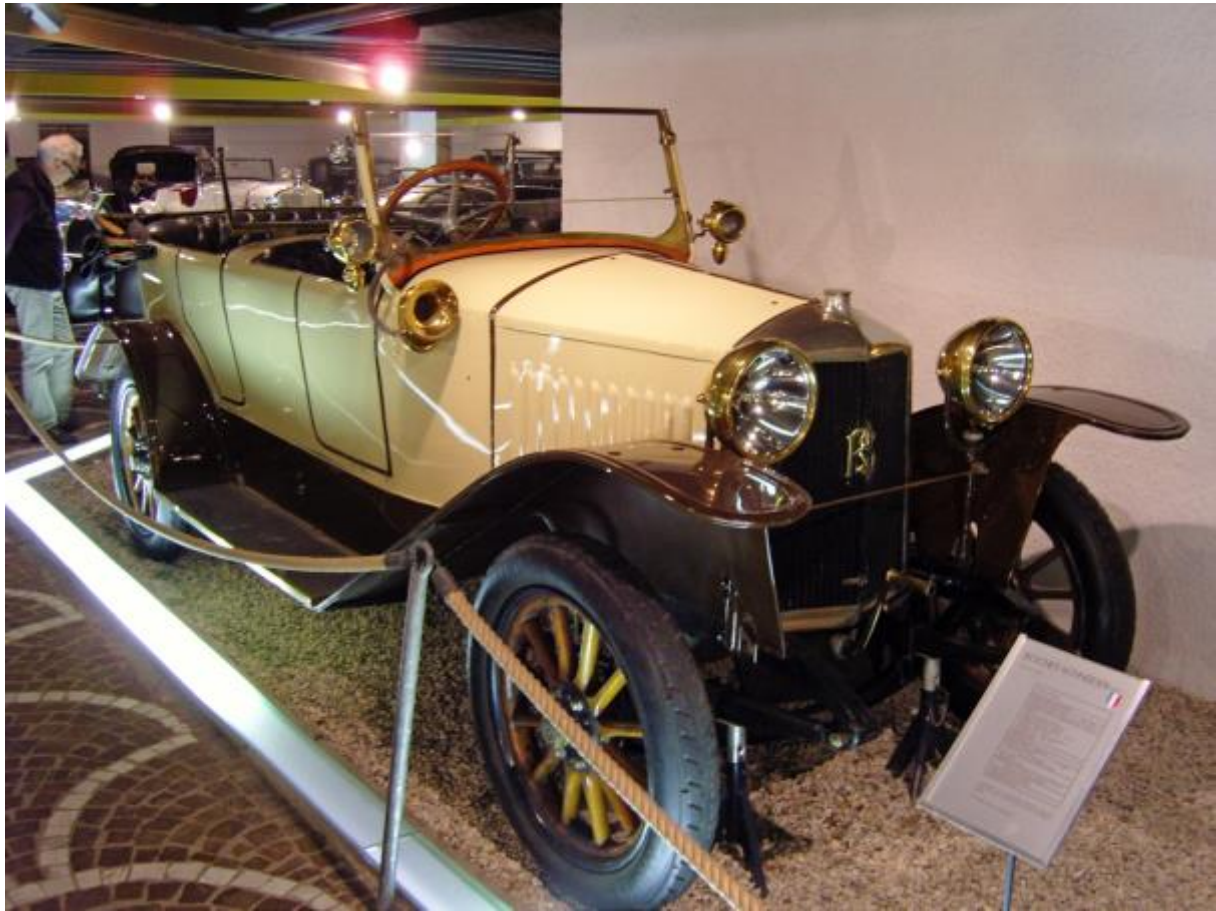
**Bernadette Angleraud & Catherine Pellissier**, *Les dynasties lyonnaises. Des Morin-Pons aux Mérieux, du XIXe siècle à nos jours*, Perrin, 2003, 830 p.

Un article de revue, bien informé, est à signaler :

Laurent Friry et Claude Rouxel, « 20 CV et 26 CV Rochet-Schneider, le chant du cygne de l'école lyonnaise », *Automobilia*, n° 100, octobre-décembre 2010, pp. 14-23

Divers :

Paul Reboux, *Les qualités de la « 20 Six Grand Luxe » Rochet-Schneider*, fascicule de 8 p.



Rochet-Schneider 1915 du Musée de la Fondation Gianadda (Martigny)