

Société des Amis du Vieux Revest Et du Val d'Ardenne

Sommaire :

- Le Revest, le « Village des bêtes heureuses »,
- Et l'artillerie française bombarde Le Grand Cap,
- Cela s'est passé au Revest-les-Eaux en 1927,
- Liste des Maires du Revest de 1789 à 1900,
- Nos anciens : Mme Torretta et son fils Jean,
- Les Chenard & Walker, des automobiles de compétition,
- Abeilles, par Léon Vérane.



Président fondateur : Charles Rude
Bulletin n° 45 - Janvier 2007
Président en exercice : Caldani Claude
Mairie-Place Jean Gaurès
83200 - Le Revest-les-Eaux

Et le Revest-les-Eaux devint « Le Village des bêtes heureuses »

Nous sommes en 1958 ou 1959 (?) : nous ne savons pas. Et c'est pour cela que nous vous invitons, amis lecteurs, à participer à l'écriture de cette page d'histoire de notre Commune où, sous la houlette de Mlle Bernard, le Village est devenu « Village des bêtes heureuses » !

Nous espérons donc retrouver quelques éléments d'information comme la date exacte, l'éventuelle somme d'argent donnée par la Baronne de Rothschild qui était à l'origine de cette opération, opération qui consistait à l'amélioration de la condition des animaux qui vivaient dans des refuges ; Le Revest-les-Eaux avait le sien qui se trouvait au croisement du Chemin du Colombier et du Chemin de La Foux.



de gauche à droite :

- Colonel Taupin (Premier Adjoint),
- M. Fille (Conseiller général, Maire de Méounes),
- Mlle Bernard (Amie des bêtes et refuge du Revest),
- M. Sauvare Alphonse (Maire du Revest-les-Eaux),
- Mme la Baronne de Rothschild,
- Mme Grandin (S.P.A.),
- M. Bourgeois Lucien (Député, Maire de La Valette),
- Colonel Carret (conseiller municipal) et sa femme.



de gauche à droite :

- arrière-plan, Josette Sola et son fils Patrick,
- 1^{er} plan, Mme Meiffret Rose, tenant une ânesse,
- de dos, M. Rocchi et son petit fils Pierre Jean,
- arrière-plan, M. Casalini,
- 1^{er} plan, M. Daniel Parise avec, aux bras, Franck Sauvaire,
- Mme Musquin Nine,
- Mme Simonpietri,
- M. Angélini.



Bernard Garcin, André Médiani, Daniel Mattio, Michelle Hermitte, Marie-Christine Guignon

L'artillerie française bombardera le Grand Cap

Etonnant le procès-verbal de la conférence tenue le 6 mai 1926 selon lequel l'artillerie française a décidé de bombarder le Grand Cap en exécutant les prescriptions de la note de service n°14-166 du 28 janvier 1926 du général commandant le 15^{ème} corps d'armée (Artillerie-Parc régional de Marseille). C'est le Chef d'Escadron Pantalacci (Cdt. du parc d'artillerie de Toulon) qui sera chargé d'appliquer cette décision qui fait suite au paragraphe 2 de la 1^{ère} partie de l'Instruction Ministérielle du 3 août 1901 (B.O. Vol. 58 page 153) : c'est ainsi que le Grand Cap devient « *un champ de tir de circonstance* ».

Un règlement intérieur est établi le 8 avril 1926 qui précise :

- *l'époque des tirs*
 - *deux jours entre le 25 juin et le 26 juillet (entre 8h et 18 h)*
 - *deux jours entre le 15 novembre et le 15 décembre (entre 8h et 18h)*
 - *les tirs seront annoncés 8 jours à l'avance.*

- *la nature des tirs et armes employées*
 - *canon de 75 modèle 1897*
 - *canon de 75 modèle Schneider*
 - *canon de 65*
 - *obus lestés, obus à balles et éventuellement obus explosifs*

- *les lignes de tir et les zones des objectifs et des batteries*
 - *les batteries seront placées dans la région comprise entre Roboeuf et L'Hauberte*
 - *elles tireront dans la région cotes 686-660-572*

- *les mesures de sécurité*
 - *8 jours avant, les maires seront prévenus. En outre, des affiches seront envoyées aux maires pour être apposées dans leur commune*
 - *un coup de canon à blanc sera tiré des abords de la position de la batterie une heure avant le commencement des tirs, un autre coup de canon un quart d'heure avant*
 - *une boule noire sera hissée au Signal du Mont Caume une heure avant le tir et pendant l'exécution des feux*
 - *des fanions rouges seront hissés ou placés au Signal de Rocca-Trocca, aux sommets 686-660-572, et à différents carrefours*
 - *des trompettes sonneront la retraite et des vedettes circuleront dans la zone des objectifs pendant toute l'heure qui précédera le début des tirs*

- *incendies de forêts*

- *des détachements munis de pelles et de pioches seront prêts à intervenir au premier signal pour éteindre un feu naissant.*

Préparation de la conférence du 6 mai 1926

Le 30 avril 1926, le Chef d'Escadron Pantalacci écrit aux maires du secteur concerné :

« Dans le cas où vous ne pourriez-vous rendre à la conférence qui doit se réunir le 6 mai 1926 au sujet du champ de tir, j'ai l'honneur de vous prier de bien vouloir remplir et signer l'adhésion ci-jointe et me la retourner avec le projet de régime du champ de tir avant le 6 mai. »

Le règlement intérieur est légèrement modifié : les canons de 75 (modèle 1897) ne sont plus utilisés.

Conférence du 6 mai 1926

Sont présents :

- M. Vilain, Colonel commandant le 38^{ème} R.A.C.
- M. Pantalacci, Chef d'Escadron commandant le P.A.A. de Toulon
- M. Jambert, Ingénieur des Ponts et Chaussées
- M. Devarennes, Inspecteur principal des Eaux et Forêts
- M. Blanc, maire de St. Anne d'Evenos
- M. Cadière, maire du Revest

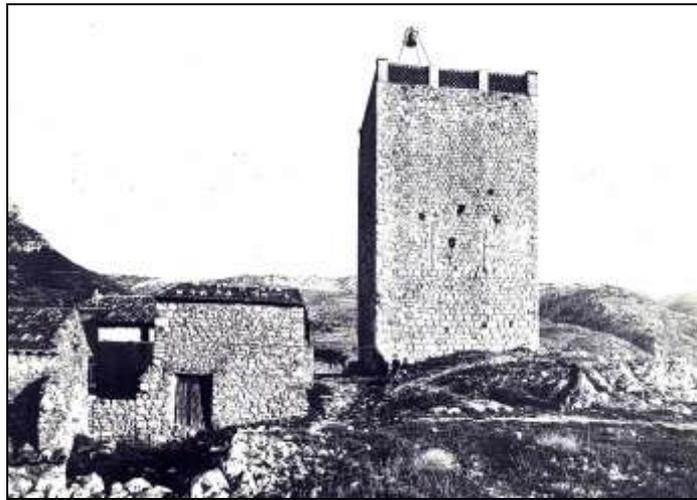
Les maires de Signes (M. Mouttet) et de Belgentier (M. Arnaud) ont donné leur accord par écrit. Le procès-verbal de cette conférence conclut : *« les autres conférents ne formulent aucune objection »*.

Le Grand Cap sera « un *champ de tir de circonstance* » en 1926, 1927, 1928 et 1929 (selon les documents en notre possession). En 1929, la conférence prévue le 14 mars 1929 sera symbolique puisque le Chef d'Escadron Pantalacci écrira aux maires le 4 mars :

- *« Comme l'occupation du champ de tir doit s'effectuer dans les mêmes conditions que les années précédentes, j'estime qu'il est inutile que vous vous dérangiez pour assister à la réunion de la conférence. »*

Pour les années antérieures, il n'y avait eu aucune « *contestation* ».

Cela s'est passé au Revest-les-Eaux



Procès-Verbal de constat établi le 24 septembre 1927

Le garde champêtre Emile Tricon a enregistré le 24 septembre 1927 une plainte déposée par M. Rossello François, âgé de 61 ans, propriétaire au quartier des Arrosants.

Dans la nuit du 23 au 24 septembre, des « *malfaiteurs* » lui ont ouvert sa volière située sur sa campagne. Ils lui ont soustrait 14 grives, 1 merle et 1 siffleuse (1). Avant de quitter la volière, ils ont laissé un jeune chat dans celle-ci !

Le garde champêtre s'est rendu sur les lieux et a constaté l'effraction de la porte d'entrée de la volière : les « *malfaiteurs* » ont introduit une tige en fer dans la serrure afin de forcer cette porte.

En réponse à la question du garde champêtre qui lui a demandé « *s'il avait des doutes sérieux pouvant aboutir à un résultat* », M. Rossello répondit « *qu'il était presque sûr, mais qu'il se réservait l'affaire pour plus tard* ».

Peut-être qu'un jour, au hasard de nos recherches, nous publierons la suite, s'il y a eu une suite.

Pour le moment, nous proposons à ceux qui savent où sont ces grives et merles de les rapporter : nous leur rendrons le chat (qui n'est plus tout à fait jeune !).

(1) : La grive mauvis est appelée chez nous « siffleuse ». C'est un oiseau migrateur qui émet en vol des tsii ..., tsii ..., tsii Ses flancs et le dessous de ses ailes sont roux.

Liste des Maires du Revest de 1789 à 1900

Sourd Joseph	1789-1790
Teisseire Jean-Baptiste	1790-1790
Vidal Antoine	1790-1791
Hubac Antoine	1791-1792
Charlois Joseph	1792-1794
Perruche Louis	1794-1796
Marin Léopold	1796-1799
Sauvaire Jean	1799-1800
Vidal Jean	1800-1807
Vidal Laurent	1807-1813
Vidal Jean-Baptiste	1813-1815
Artigue Noël	1815-1822
Charlois Joseph	1822-1830
Teissier Louis-Auguste (mairie provisoire)	1830-1831
Artigue Barthélémy	1831-1843
Bourgard Jean-Baptiste	1843-1848
Arène Joseph	1848-1865
Teissier Emile	1865-1868
Revest Joseph Gabriel	1868-1870
Vidal Hilarion	1870-1871
Augias Baptiste-Fortuné	1871-1878
Agarra François-Marius	1878-1880
Sourd Auguste-Désiré	1880-1881
Meiffret Pierre	1881-1881
Vincent Noël	1881-1883
Beilon Alexis	1883-1904



Beilon Alexis, maire du Revest de 1883 à 1904, est intervenu à de nombreuses reprises contre la Compagnie générale des Eaux qui s'était engagée à fournir à la ville de Toulon une quantité d'eau pour laquelle elle avait été payée. Cette compagnie ne tenait pas ses engagements et Alexis Beilon écrira : « *Nous sommes devenus les vassaux taillables à merci de la toute puissante société : et notre situation est pire que celle des manants. Ceux-ci, en effet, payaient la dîme, mais ils avaient la terre ; nous, nous payons l'eau et nous n'en avons pas.* »

Nos anciens



Photo prise à la campagne de M. Audonnet Eugène (au dessus du Château de La Ripelle)

Mme Fissore Louise, épouse de Torretta.Jean (1868-1947)
Née le 3 mars 1866 en Italie (Migliano d'Albia)
Naturalisée Française le 11 juin 1910
Fille de Fissore Barthélemy (décédé le 8 novembre 1913)
et de Catherine Masucot (décédée le 30 mai 1931)

Mme Torretta Marie-Louise décède, dans son sommeil, à 98 ans, à la campagne Audonnet (au-dessus du Château de La Ripelle), l'après-midi du 5 octobre 1964. Quelques jours auparavant, elle avait eu un malaise « *en faisant l'herbe pour les lapins* ».

Son mari, Torretta Jean, est né le 10 juin 1868 en Italie (Mogliano d'Albia) et décède le 16 juin 1947 à Toulon. Il avait été carrier et eut un grave accident dans la carrière où se trouvent les actuels immeubles « Le Guynemer ».

Ils ont eu 5 enfants dont Torretta Jean (1906-1984) qui repose avec sa mère au cimetière du Revest-les-Eaux.

Son Fils, Torretta Jean à bord d'une Chenard & Walcker



Photos prises au sommet du Faron (au fond, le Grand Cap)

Torretta Jean (1906/1984) avec sa femme Marceline Adam de Châtel. Ils sont photographiés au sommet du Faron : le véhicule est une Chenard & Walcker, modèle « Tank », type « Client ».

Torretta Jean (fils de Torretta Jean et de Louise Fissore) est né à Toulon le 30 juin 1906 et décède à Toulon le 27 janvier 1984. Il habitait au Revest-les-Eaux (Campagne Audonnet). Il a couru les 24 heures du Mans et a été pilote d'essais chez Citroën.

Chenard & Walcker, ça pulsait fort !

par Eric Favre



1888. Ernest Chenard, ancien dessinateur à la Compagnie des Chemins de Fer de l'Ouest, s'établit à Asnières et ouvre un magasin de fabrication, réparation et location de bicyclettes. L'homme est brillant, tourné, déjà, vers les techniques du futur. Et c'est avec un œil intéressé qu'il assiste aux premiers pas de l'automobile. Du deux roues, il passe tout naturellement au tricycle puis imagine un quadricycle qu'il vend, en 1896, à un anglais répondant au nom de Duncan.

C'est le début de l'aventure avec un grand A. Totalement convaincu que l'automobile représente l'avenir de l'homme, Chenard décide alors de franchir le Rubicon qui sépare le modeste fabricant de cycles du brillant industriel es automobiles. Mais, bien décidé à mettre tous les atouts de son côté, il s'associe à un de ses meilleurs clients, Henri Walcker, ingénieur de l'Ecole des Mines de Paris. A deux, la barque lui semble plus facile à diriger et, de fait, le 19 janvier 1899, la "Société en Commandite des Etablissements Chenard & Walcker" est créée.

La nouvelle société se développe rapidement, épaulée financièrement par la banque Victor. Elle construit tout d'abord quelques tricycles à moteur De Dion avant d'exposer, au salon de 1901, le châssis d'une étonnante voiturette 12 HP. Une auto qui présente des solutions déjà archaïques pour l'époque et d'autres totalement nouvelles. A l'image d'ingénieux dispositifs d'allumage et de carburation qui permettent d'obtenir la combustion complète d'un mélange très pauvre en essence. Et de réaliser d'importantes économies de consommation. La voiturette se singularise également par un essieu AR très original puisque les

fonctions porteuse et motrice sont, pour la première fois, séparées. Ceci afin d'éviter les fréquentes ruptures d'arbres de roues.

D'emblée, Henri Walcker engage la voiturette dans les nombreux concours de consommation et de régularité organisés entre 1901 et 1903. Un premier prix au Circuit du Nord permet à la petite entreprise de sortir de l'ombre et d'accrocher une clientèle qui apprécie très vite un prix de vente particulièrement bas et le soin minutieux apporté dans le montage et la mise au point des moindres détails de la voiturette.

La fabrication de la 12 HP se poursuit jusqu'en 1905, date à laquelle apparaissent deux nouveaux modèles à 4 cylindres, une 14/16 HP et une 18/24 HP. Les châssis sont toujours en bois armé de tôle, les boîtes à 3 rapports, mais l'essieu AR est désormais tubulaire. Et son dessin, qui rappelle la forme d'un chapeau d'un gendarme, est profondément original. Dans le même temps, le carburateur se voit ajouter un régulateur qui permet de limiter la quantité de gaz admis.

Au sommet de la hiérarchie

Entre-temps, la raison sociale de l'entreprise s'est transformée en "Société Anonyme des Anciens Etablissements Chenard & Walcker", la présidence du conseil d'administration étant confiée à un responsable de la banque Victor. L'expansion soudaine de l'entreprise nécessite, en 1905, la construction d'une nouvelle usine qui s'implante à Gennevilliers et emploie jusqu'à 250 personnes les années suivantes. Une voiture monocylindre 8 HP, réplique des petites Delage, s'ajoute au catalogue. C'est la première Chenard & Walcker qui possède 4 vitesses plus une marche AR, et ses autres caractéristiques techniques n'ont strictement rien à envier aux grosses voitures de l'époque.

En 1911, Chenard & Walcker se signale en étant la première marque automobile à monter en série des pistons en aluminium en remplacement de la fonte. Un procédé inédit qui demande cependant une mise au point fastidieuse. Pour l'anecdote, il convient de signaler que Chenard & Walcker propose également à ses clients plusieurs châssis nus ou carrossés, avec indifféremment conduite à gauche ou à droite. Dans ce cas l'accélérateur est disposé à gauche du frein. Une répartition des commandes pour le moins curieuse, mais grâce aux perfectionnements incessants qu'elle apporte à ses différents modèles, Chenard & Walcker se hisse progressivement aux premières places de l'industrie française. Et sa situation financière lui permet d'absorber la Société Parisienne de Carrosserie Automobile qui devient ainsi le carrossier exclusif de la marque. Mais l'euphorie générale est brutalement stoppée net le 20 juin 1912, lorsqu' Henri Walcker décède des suites d'une appendicite découverte trop tard. C'est René Donnay qui prend désormais en main toutes les fonctions commerciales de la marque, le côté technique étant toujours assuré par Ernest Chenard, secondé par Henri Toutée, un ancien de l'Ecole des Mines.

Au salon de 1913, deux nouvelles voitures, une 7 HP et une 15 HP, toutes les deux avec bloc 4 cylindres sans palier central, sont présentées. La 15 HP, dotée d'une magnéto à double allumage, va acquérir, sur le front, une réputation de vitesse et de robustesse qui ne se démentira jamais.

Pendant la guerre, les usines sont évidemment réquisitionnées pour la fabrication d'obus de 75 dont 2.200 exemplaires seront produits par jour en 1918. Mais cette activité permet à la marque de se développer considérablement puisque la surface de l'usine est quadruplée et le nombre de machines-outils décuplé. Parallèlement à la fabrication d'obus, Chenard & Walcker entreprend, à partir de 1916, la fabrication de moteurs d'avion Hispano sous la direction de Paul Clouet, gendre d'Ernest Chenard. Environ 50 moteurs sortiront chaque mois à la fin de la guerre.

Vainqueur du Mans

L'armistice signé, Chenard & Walcker reprend doucement la construction d'automobiles avec, au catalogue, une 15 HP et une 12 HP, toutes deux dérivées de la 15 HP de 1913, avec un certain nombre d'améliorations. En effet, l'évolution technique des modèles se poursuit avec l'adoption de freins sur les roues AV et le remplacement des soupapes latérales par des soupapes en tête. En 1920, l'entreprise se diversifie avec la création de la F.A.R., société des trains Chenard & Walcker pour l'exploitation des brevets Lagache concernant l'application de l'automobile au transport de marchandises. Les badauds découvrent ainsi des "voitures" tirant une remorque. Le tracteur est construit par Chenard & Walcker, les remorques par la société Lagache et Glazsmann, deux anciens pilotes Chenard & Walcker...

Mais, une fois encore, le sort va s'acharner sur l'entreprise. Ernest Chenard décède, victime d'une crise cardiaque, certainement favorisée par le lourd chagrin qu'il a éprouvé depuis que son fils cadet, Maurice, est tombé sur le front de Verdun en septembre 1918. Son second fils, Lucien, lui succède, mais plus technicien que gestionnaire, il ne s'imposera jamais tout à fait dans un conseil d'administration en permanence en butte à de nombreuses querelles internes.

En 1923, une nouvelle "8 cylindres" de 4 litres de cylindrées est présentée au salon alors que la marque absorbe Sénéchal. Chenard & Walcker crée également la Société d'Accessoires pour Automobiles et Carrosseries qui fabriquera divers accessoires de carrosserie tels pare-brise, lève-glace, poignées, serrures, ailes, ... Quelques mois plus tard, une 2 litres 11 HP et une petite 7 HP complètent le catalogue. Mais cette année 1923 est surtout marquée par la victoire d'une 3 litres sport, version poussée de la 15 HP, à la première édition des 24h du Mans. Sur des routes en terre et sous une pluie discontinuée, la

voiture, actuellement exposée au musée du Mans, a parcouru la plus grande distance à plus de 92 km/h de moyenne. Chenard & Walcker s'adjuge également les 2ème et 4ème places de cette dure épreuve. Les retombées commerciales sont énormes et, en 1925, Chenard & Walcker emploie près de 4.500 personnes. L'année suivante, deux voitures sont engagées au Grand Prix de Tourisme de San Sébastien, une course de 12h. Malgré une cylindrée inférieure à d'autres concurrents, principalement les Mercedes, Chenard & Walcker pulvérise tous les records et sort grand vainqueur, toutes cylindrées confondues. La victoire est attribuée en grande partie à la légèreté des voitures, moins confrontées que leurs rivales aux changements de pneus, à un échappement à fond de course des moteurs favorisant le refroidissement des soupapes et à des carrosseries surbaissées qui ont tracé la voie des carrosseries actuelles.

Regroupement avec Delahaye

Cette période est l'apogée de Chenard & Walcker. De nombreuses succursales et agences sont ouvertes, tant en France qu'à l'étranger, et parallèlement à ce développement, plusieurs investissements en machines-outils sont réalisés. Cela permet notamment la création, en 1927, de la S.A.E.G. qui réalise dorénavant tout l'équipement électrique des voitures, limitant ainsi la contribution de sous-traitants. La production se chiffre alors à environ 300 voitures par mois. Mais Chenard & Walcker est de plus en plus confronté à la montée en puissance de la concurrence américaine et surtout française. Certains constructeurs, Citroën en tête, produisent une centaine de voitures par jour ; cet écart de production se traduit par une différence de prix de revient des voitures. Conscient du problème, les dirigeants de Chenard & Walcker suppriment dans un premier temps le service course, puis envoient, sans succès, une mission d'étude en Amérique chargée d'analyser le système de production en vigueur outre-Atlantique. M. Henry, président du conseil d'administration, cherche alors une solution dans un regroupement de plusieurs usines françaises et en 1928, un accord est signé avec Delahaye. Entre-temps, Henri Toutée avait présenté une 1500 cm³ équipée d'un moteur de sa conception, semi-culbuté. Deux types de voitures à tendance sportive en découlent, le type Y7, disponible en roadster, conduite intérieure ou cabriolet, à châssis classique, et le type Y8 inspiré des "tanks" 1100 à châssis surbaissé sous les essieux, dont les premières versions étaient apparues en 1925. D'un esthétisme discutable mais particulièrement efficaces, les tanks s'imposeront dans leur catégorie dans de nombreuses courses, notamment au Mans, à la Coupe Boillot ou bien encore aux 24h de Belgique. A tel point que les tanks ont dû être retirés de la compétition en 1927, (pour réapparaître au 24h du Mans en 1937), certains constructeurs refusant de prendre le départ d'une course si une voiture Chenard & Walcker était engagée...En 1930, une nouvelle 14 HP, 6 cylindres, prélevée sur les chaînes de montage, établit une impressionnante série de records sur l'autodrome de Monlthéry. Pilotée par Sénéchal, elle va ainsi parcourir 3.181 km en 24h, à la moyenne effarante de 133 km/h... Mais cette performance n'a pas l'impact souhaité sur la courbe des ventes. Pourtant toujours très bien finis, les modèles

Chenard & Walcker possèdent en plus ces raffinements techniques propres à la marque, notamment un dispositif à roue libre, enclenché à volonté par le conducteur par un levier, et sur option, un servodébrayage à dépression. Face à la crise économique mondiale qui menace et à la situation financière de l'entreprise qui s'aggrave, s'en suit un doute stratégique ; incapables de s'entendre, les dirigeants de Delahaye et de Chenard & Walcker rompent le contrat qui les unissait. En continuelle perte de vitesse, la firme de Gennevilliers cherche sa voie et l'on assiste, sous la pression des concessionnaires, à la production de modèles très disparates dont l'étonnante traction avant Super Aigle étudiée par l'ingénieur Grégoire et présentée au salon de Paris 1934. Cette voiture devait relancer la marque, mais malheureusement, quelques stands plus loin, Citroën exposait ses 7 et 11 à grand renfort de publicité. Pourtant plus au point que les Citroën, malgré quelques faiblesses au niveau du moteur et de la carrosserie, la traction avant Chenard & Walcker reste dans l'ombre de ses rivales de Javel.

Coup de Mistral

Désabusé mais nullement découragé, Chenard & Walcker persiste et modifie une majeure partie des carrosseries de la gamme 1936. Les usines Chausson acceptant de fournir une caisse moderne, la même que celle livrée à Matford pour ses nouvelles Alsace V8, animée par le nouveau moteur 4 cylindres maison à soupapes en tête. En marge de cette nouvelle production, quelques prototypes voient le jour dont la surprenante "Mistral" aux lignes très futuristes. Avec son moteur 8 cylindres en V de 3,500 l de cylindrée, ses roues AV indépendantes, ses 8 vitesses dont 6 silencieuses, la voiture fait sensation. Mais trop en avance, trop chère, elle ne s'imposera jamais, d'autant que ses concepteurs sont noyés dans d'énormes soucis financiers qu'ils ont toutes les peines du monde à gérer... Dans un climat conflictuel apparaît cependant un autre prototype, la X5, avec moteur 8 cylindres en V de 4,948 l de cylindrée, 28 CV. Destinée à René Donnay, la voiture a rapidement sombré dans l'anonymat. La gamme tourisme continue quant à elle à évoluer et, en 1936, Chenard & Walcker récidive avec une nouvelle traction avant, également étudiée par l'ingénieur Grégoire, la Super Aigle 24, qui connaîtra la même carrière éphémère que sa devancière. Et l'inévitable se produit lorsque le 13 juin 1936, Chenard & Walcker dépose son bilan. M. Henry, à qui l'on a de nouveau fait appel pour la direction du conseil d'administration, conclut alors un accord avec la société Chausson qui acquiert la majorité des actions et prend en main la direction effective de l'entreprise. Les caisses des voitures sont désormais fabriquées par Chausson (soudures électriques, capots dits "crocodile", arrêt des ossatures en bois...) et les derniers moteurs Chenard sont utilisés jusqu'en 1937, date de la rupture de stock. Leur relais est progressivement assuré par Citroën (11CV) et Ford (21CV). Une partie des ateliers est orientée vers la production de pièces détachées, notamment pour Citroën. Le bureau d'études n'est cependant pas en reste puisqu'une camionnette est construite, élaborée par Henri Toutée, toujours fidèle au poste, qui invente une suspension par barres de torsion à brins

multiples permettant un abaissement de la caisse ; environ 30.000 véhicules de ce type sont construits, équipés dans un premier temps d'un moteur 2 temps Chenard & Walcker, puis par la suite d'un moteur 202 Peugeot, traction avant avec joint homocinétique pour la transmission.

Peugeot enterre Chenard

En 1939, la guerre reprend, Chenard & Walcker poursuit la production de voitures et camionnettes avant d'être contraint de reprendre la fabrication d'obus. L'année suivante, l'usine part en exode à Brive, avant de revenir à la case départ, fin 1940, pour construire des pièces pour l'entreprise allemande Hentschell. A la fin du conflit, l'activité redémarre avec la production des camionnettes à moteur Peugeot. Mais, en 1950, Peugeot arrête la fabrication du moteur 202 et refuse à Chenard & Walcker son nouveau moteur 203. Sauf si le véhicule porte la marque Peugeot et qu'il est distribué par le propre service commercial de la firme de Sochaux, ce qui est accordé. Cette décision sera le coup d'arrêt de la Société des Automobiles Chenard & Walcker qui cesse définitivement d'exister le 19 mai 1950. Dans une indifférence quasi générale. Boudant ainsi un des constructeurs les plus originaux et les plus inventifs d'avant-guerre. Les ingrats ! Et il ne reste plus guère que le club et les 185 modèles recensés pour perpétuer sa mémoire. Snif !

Sources : Les Amis de Chenard & Walcker

Site sur Internet : http://www.gazoline.net/article.pcgi?id_article=262

Abeilles

par Léon Vérane



Léon Vérane

Poème écrit au Mas du Cyprès vers 1940

*Abeilles légères
Dansant sur les fleurs
Qui font pour vous plaire
Luire cent couleurs*

*Légères abeilles
Qui allez puisant
Dans maintes corbeilles
Le miel bienfaisant*

*Abeilles légères
Au vol nuptial
Parce que des dieux blondes nourricières
Il n'est papillon fardé de lumières
Qui soit votre égal.*

Nous vous conseillons de lire « **Le Revest-les-Eaux et son siècle des Lumières** », 15 pages sont consacrées à Léon Vérane.