



Luc Court.

Luc Court, génie automobile inventeur de la marche arrière

Luc Court, né à Rives (Isère) en 1862, est diplômé de l'École Centrale de Lyon en 1883. Passionné par l'électricité, il fonde en 1892, sa propre affaire de fabrication d'accumulateurs électriques à Lyon, rue Vauban, dans le quartier des Brotteaux, puis rue Robert, sur 3 000 m². Mais très vite notre inventeur se tourne vers l'automobile et son premier prototype sort en 1899.



Luc Court saluant dans sa Victoria 1899.



Roland Racine (67)

Fait carrière chez Berliet (1968), puis Renault VI (1974) et Volvo powertrain. (2001) où il travaille sur la résistance des matériaux, Retraité, il se consacre à ses passions : la philatélie (dont un atelier avec les enfants « Les Mercredis du Timbre ») et la cartophilie.

Il a publié plusieurs ouvrages appréciés sur Lyon : « Les transports en commun à Lyon », « Berliet, une histoire industrielle lyonnaise », « Lyon, des événements et des hommes », « Lyon rive gauche » (chez l'éditeur Alan Sutton, collection Mémoire en Images). Son dernier ouvrage traite de l'industrie à Lyon.

Actuellement il recherche des documents sur la guerre de 14-18 à Lyon pour un autre projet.

Luc Court est avant tout un inventeur. Il met au point et perfectionne tous les éléments de ses véhicules, faisant ainsi progresser la technique automobile sur le chemin de la modernité et de la fiabilité. Entre 1898 et 1921, il déposera pas moins de 24 brevets...

Dès 1898, il dépose plusieurs brevets, notamment pour les transmissions et les changements de vitesses : il est d'ailleurs le premier à proposer un système de marche arrière. Le prototype de la voiture n°1 voit le jour en 1899. Elle est équipée d'un moteur 8 cv, 2 cylindres, de sa conception. Parmi ses inventions les plus importantes, on peut citer la marche arrière (1898), le pont en tôle emboutie (1906),

le moteur à soupapes d'admission et d'échappement superposées (1908).

A partir de 1905, les voitures de la marque sont proposées avec moteurs 2 ou 4 cylindres et équipées de carburateurs Minimax à gicleurs multiples... Brevetés en 1903, ces carburateurs à dépression constante donnent au moteur une souplesse et un silence remarquables pour l'époque.

Des camions aux camionnettes

En 1908, Luc Court construit le prototype d'un gros camion à cabine avancée, mais devant la concurrence très proche de Berliet dans le domaine du poids lourd, il abandonne bien vite le projet et s'oriente vers les utilitaires légers.



Torpédo Luc Court de 1914 au parc de la Tête d'Or.

A la fin de 1911, le modèle 1400 kg voit le jour à partir du châssis d'automobile type H4... première camionnette d'une longue série qui fera la renommée de la marque. Il est mu par le moteur 4 cylindres 70 x 140 à soupapes d'admission placées au-dessus (brevet 1908). Les roues sont à bandages pleins et la transmission par chaîne.

A partir de 1914, le constructeur centre sa production sur l'effort de guerre et les commandes militaires. Les petits camions 1200, 1500 et 1800 kg, robustes et polyvalents, sont utilisés dans les plus rudes conditions.

A la fin des hostilités, Luc Court reprend ses activités civiles mais ses automobiles restent chères à construire et les commandes chutent : il ne peut rivaliser avec les méthodes et les capacités de production des grands constructeurs, tels que Renault, Peugeot et Citroën qui mettent sur le marché d'après-guerre, des voitures à prix modéré... Plus que jamais, le camion léger devient la spécialité de l'entreprise.

En 1922 et 1923, Luc Court livre 22 fourgons aux Postes et Télégraphes de Lyon : Peints en bordeaux et jaune, ils ne passent pas inaperçus dans les rues et contribuent à populariser l'image de la marque. Fidèles aux véhicules Luc Court, les clients Lyonnais apprécient leurs qualités de solidité et de fiabilité.

Une succursale à Alger

Dès 1909, la marque est représentée à Alger. Quatre ans plus tard, la maison Luc Court y installe sa succursale nord-Africaine, placée sous la direction d'un personnel technique détaché des usines de Lyon. Les voitures et autocars Luc Court sont très appréciés au Maghreb : leur robustesse et leur facilité d'entretien font merveille sur les pistes difficiles.

Dans les années 1930, l'entreprise offre de vrais camions de petit et moyen tonnage, équipés de nouveaux moteurs plus puissants, pour une clientèle régionale mais fidèle.

Parallèlement, des autocars de la marque séduisent bon nombre de municipalités et de sociétés de transports, surtout en Rhône-Alpes et dans le sud de la France.

En 1935, Luc Court prend sa retraite à 73 ans, mais il continue à inventer : entre 1937 et 1938, il dépose plusieurs brevets aboutissant à la réalisation



14-18 les commandes militaires.

© Fondation Marius Berliet

d'un moteur diesel « maison » très prometteur. C'est un 4 cylindres de 110 x 130 dont la particularité notable est une pièce mobile, fixée à la culasse, contenant une réserve d'air à forte turbulence, qui améliore la combustion. Baptisé HD, il est proposé sur tous les camions de la marque.

Dans l'entreprise, le rajeunissement des gammes se poursuit sous l'impulsion de son fils Paul Court, qui investit dans la fabrication de ce nouveau moteur. Malheureusement, l'arrivée de la guerre va briser cet élan...

Affaibli par la maladie, Luc Court décède en 1942. À la libération, et malgré les efforts de Paul Court, le coût élevé de la fabrication du moteur diesel et le vieillissement de l'outil de travail vont irrémédiablement plomber la trésorerie de l'entreprise. À partir de 1946, le plan Pons¹ lui infligera le coup de grâce en l'excluant de son programme de production et d'attribution des matières premières. 37 châssis sont construits en 1946 et seulement 7 en 1949.

En décembre 1950, un demi-siècle après sa première automobile, la société Luc Court arrête la fabrication. Elle conservera une activité « entretien et pièces de rechange » jusqu'en 1952.

R.R.

1) En 1945, les matières premières manquent, le parc des véhicules utilitaires français est exsangue. Paul Marie Pons (directeur adjoint des Industries Mécaniques et Électriques) met en place pour 5 ans, un plan qui vise à rationaliser la production. Un regroupement des plus gros constructeurs produira les quotas de véhicules prévus, les autres fabricants seront les sous-traitants.

À NOTER...

Enrichissez la connaissance de l'histoire de l'École Centrale de Lyon en proposant un article ou des documents.

Contact Groupe Histoire : philippe.rochefort75@gmail.com



Type MC2 HD de 1938.

© Fondation Marius Berliet



Autocar sur châssis cabine avancée 1940.

© Fondation Marius Berliet