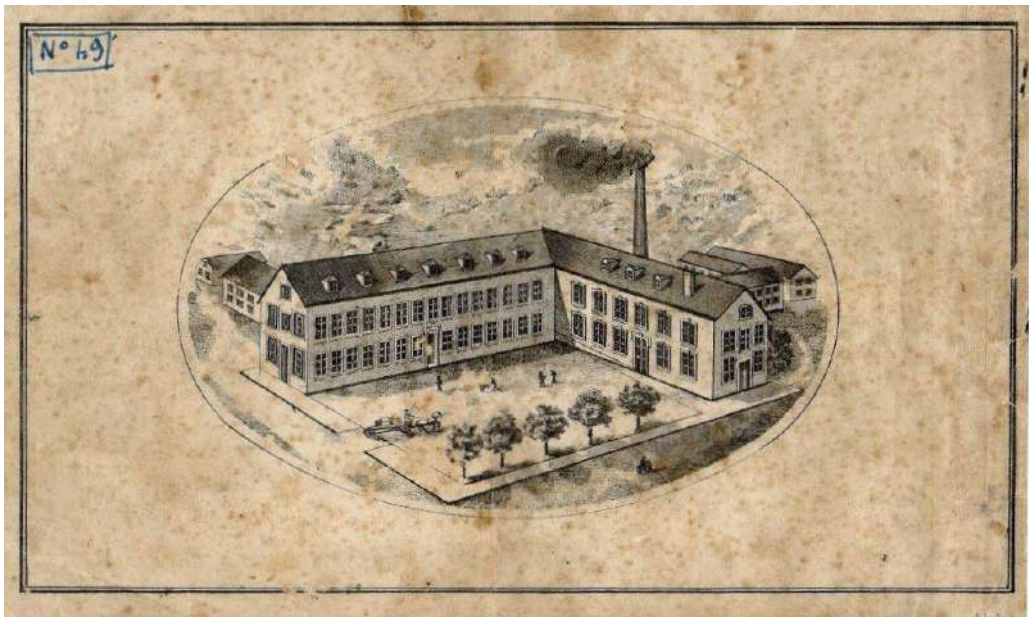
Des précurseurs de l'automobile au « pays de Glay »



Michèle Bérode

Ce livret est dédié à ma mère, ma grand-mère et son père, Louis Jacques Jeanperrin, ainsi qu'à ses deux petit-fils, Jacques et Pierre.

L'invention est l'unique preuve du génie.
(Vauvenargues, Réflexions et Maximes, 1746)

SUR LA D. 480

Ceci n'est pas une biographie au sens propre du terme mais plutôt un voyage vers la connaissance de qui fut mon arrière grand-père maternel, Louis Jacques Jeanperrin.
Qui était cet homme que je vois sur quelques photos de famille et dont ma grand-mère, sa fille me parlait ? Qui était ce constructeur automobile décédé bien jeune ?

Encouragée par un ami intéressé par tout ce qui concerne le ou les patrimoine(s) industriel(s) de France, nous voilà partis sur la route de **Glay** dans le Doubs, sur les témoignages bien réels et concrets d'aujourd'hui .

Glay est un petit village situé à 18 kilomètres de Montbéliard, région où se trouvent les usines Peugeot que tout le monde connaît aujourd'hui. Le village est sur la D 480 qui prend le nom de Rue des Automobiles Jeanperrin dans le village même, et situé aux confluents de La Doue et La Creuse qui deviennent le Gland qui se jette dans le Doubs à Audincourt. Ceci explique pourquoi il y eut de nombreux moulins dans la région. A Glay il y eut également l'Institut Protestant, un centre important en son temps, fondé en 1822 par un pasteur Suisse, Henri Jaquet. Le village connut en même temps une intense activité tant industrielle que spirituelle.

UNE FAMILLE ANCREE DANS SA REGION, SON « PAYS »

En 1833 naissait Louis Frédéric Jeanperrin, à Rombois, commune de Meslières, à quelques kilomètres de Glay, notre destination. Celui-ci était cultivateur et instituteur. Il épousa Suzanne Mettetal, née la même année à Meslières où elle est enregistrée comme cultivatrice. Tous deux vivaient dans une ferme qui aurait été comme fortifiée. Le couple aura trois fils, tous nés à Rombois. Louis Jacques naît le 14 mars 1856, puis Jules Frédéric le 11juin 1858 et Alfred Eugène le 15 août 1860. Les deux premiers seront à l'origine de la Société Jeanperrin Frères, dont nous reparlerons un peu plus loin. Le dernier fut agrégé d'histoire au concours de 1890, et termina inspecteur d'académie à Lons le Saunier où il reçut les palmes académiques. Voici un bref résumé à son sujet.

Alfred Eugène Jeanperrin est professeur au Mans en 1889, puis à Brest. Le 14 décembre 1895 il est nommé inspecteur d'académie en résidence à Aurillac. Il épouse Amélie Henriette Renckhoff le 20 Août 1889, à Paris. Il reçoit la médaille d'argent en 1904, alors qu'il était inspecteur d'académie à Lons le Saunier. Nous n'avons pas trouvé plus de détails à son sujet. Il décèdera le 16 Août 1916 au sanatorium de Gland, en Suisse. Il n'y aurait pas eu de descendance.

Revenons à l'aîné, Louis Jacques Jeanperrin. Il épouse Ida, Alise, Eugénie Mettetal le 27 février 1886, à Glay, dont elle est originaire. Cette dernière y est née le 24 Juillet 1867 et y décèdera le 23 mars 1937. Ils auront 4 enfants, Suzanne, Nelly, Elisabeth (ma grand-mère) et Louis. Leur père décèdera des suites de maladie le 19 janvier 1905, à Glay.

Le deuxième fils, Jules Frédéric Jeanperrin, épouse la sœur de Ida dont nous venons de parler, Marie Hélène Mettetal le 24 septembre 1887, à Glay où celle-ci naît le 23 avril 1869. Ils auront 3 enfants, une fillette décédée à l'âge de 2 ans, un fils, Jules Louis Frédéric décédé à la guerre en 1916 (et inhumé au cimetière militaire de Dompierre, dans l'Oise) et une fille, Edith Hélène Marguerite qui épousera un américain, Hans Theodore Sommer. Au décès de son mari, Jules Frédéric en 1924, Marie Hélène rejoindra sa fille à Oyster Bay (Etat de New York) où elle décèdera trois ans plus tard, le 28 octobre.

DE L'HORLOGERIE A LA VOITURE

Et maintenant que nous vous avons présenté la famille, passons à la création de la **Société Jeanperrin Frères**.

Louis Jacques aura été mécanicien à Arras en 1876. Il fera une formation à Soleure en Suisse par la suite. Selon les divers documents lus, il aurait été ingénieur mais nous n'avons pu vérifier la véracité de ceci. Il n'apparaît dans aucune archive de l'époque à Soleure.

En 1883, Louis Jacques et son frère Jules Frédéric achètent une parcelle de verger située à Glay. Puis un moulin à blé à deux meules tournantes ainsi qu'une grange au village de Glay, sur les ruisseaux de la Doue et de la Creuse. Ces biens appartenaient aux familles Marchand-Mettetal. Ces dernières possédaient un moulin le long d'un canal de dérivation de La Creuse. Les deux frères résident toujours à Rombois, le premier enregistré comme mécanicien et le second cultivateur.

La **Société Jeanperrin Frères** est créée le 2 avril 1884 et devient une fabrique de fournitures pour l'horlogerie puis d'acier cannelé par filières pour la production de pignons. Le procédé utilisé vient d'Angleterre et était peu connu en France à l'époque. Ceci est possible grâce à la transformation du moulin en tréfilerie et grâce à l'énergie hydraulique. Le bâtiment d'origine sera remplacé quatre ans plus tard par une nouvelle construction de 2 étages avec une grande cours sur rue. Et dans ce laps de temps la société produit des rayons de vélos dont la fabrication sera perfectionnée grâce à des machines automatiques. Louis Jacques étant à la recherche d'innovation et Jules Frédéric étant « superviseur », les deux frères en viennent à la fabrication de vélos : guidon droit, freins à tiges rigides articulées, pneus pleins puis alvéolés puis gonflables. Ainsi vont les choses, de l'avant !

Le 12 avril 1890, les deux frères rachètent l'usine d'horlogerie Tacchela qui est située à environ cent-cinquante mètres de ce qui fut le moulin. Celle-ci est sise au village de Glay, sur la Doue et comprend un bâtiment, une roue hydraulique, une turbine et le cours d'eau avec un canal et écluse. Vous aurez compris l'intérêt de ces éléments et surtout de la turbine.

La même année, les deux frères achètent en indivision une maison d'habitation au village de Glay, toujours à M. Tacchela. Elle n'entrera pas dans la société mais montre leur désir de s'enraciner au village. Tous les deux sont alors enregistrés comme fabricants en horlogerie.

L'année sera faste car la Société Jeanperrin Frères commence la fabrication de motocyclettes, de un à quatre chevaux, avec un grand guidon inspiré de celui des vélos, un réservoir plat qui épouse la partie supérieure du cadre. Il fallait courir pour les faire démarrer et sauter en marche. Le système sera amélioré par la suite. Leur essayeur, car il en faut bien un, sera Monsieur Vienot qui gagnera la coupe d'Alsace-Lorraine sur une telle motocyclette en 1904.

Louis Jacques étant inventif et toujours plus innovateur, lance la fabrication d'automobiles, dites « les pétroleuses ». Le nom vient du moteur à pétrole conçu par celui-ci, et sans doute du bruit du moteur. Tout ou presque est fabriqué sur place. Les accessoires en cuir ou caoutchouc ainsi que les pièces en fonte cannelée sont fabriqués à Audincourt.

Il s'agit de voiture type Vis à Vis à quatre places, dont le moteur est à l'arrière et le refroidissement par chemises à eau. Pour les amateurs, le radiateur est formé par des tubes à ailettes sous le siège avant, l'allumage se fait par brûleur chauffé à l'essence, la transmission par chaînes (les mêmes que pour les motocyclettes). Les toutes premières voitures ont des pneus à bandages pleins, ensuite viendront les pneus à chambre à air. Les véhicules ont trois vitesses et pas de marche arrière. En 1900 le brûleur de l'allumage sera remplacé par une magnéto et bougie, puis ensuite par des accus avec une bobine à induction.

L'usine, détruite par un incendie en 1896, sera reconstruite en plus grand avec une aile en retour d'équerre et quatre petits ateliers à l'arrière. Ceci favorise l'essor de la petite industrie automobile naissante. Un certain Adolphe Kegresse y sera contremaître dans l'atelier de construction des moteurs. Ce dernier sera l'inventeur de la chenille souple et de la boîte automatique par la suite. De nombreux employés seront embauchés, certains viennent avec leurs familles qui grossissent la population du village de Glay. On comptera jusqu'à une centaine d'ouvriers, logés sur place ou venant des villages alentours.

Dès 1897 sera créée la Société Immobilière du Vallon de Glay avec quatre bâtiments à quatre logements. Il y aura également un magasin d'alimentation, La Fraternelle. « Le paternalisme » était dans l'air du temps, mais faisait aussi partie des fondements de la Franche-Comté protestante.

La Société Jeanperrin Frères prospère, reçoit des récompenses pour ses inventions, dès 1893, la médaille d'Argent à Besançon. En 1897, la médaille d'Or à Vesoul et la médaille d'Or à Paris. En 1900, Louis Jacques reçoit la mention honorable à l'exposition Universelle de Paris et le diplôme d'honneur et médaille d'Or à l'exposition Internationale de Porrentruy.

Il ne restait pas inactif mais se déplaçait beaucoup pour présenter les véhicules. Il est fort à parier qu'il se déplaçait dans sa propre voiture. Rien de mieux pour en démontrer l'efficacité et l'utilité. Il serait même allé sur la Côte d'Azur à l'époque ou eut lieu la première course automobile Marseille-Nice (1896) et où résidaient les riches hivernants, de potentiels clients.

En 1903 la Société Jeanperrin Frères sortira son dernier modèle, une voiture Tonneau, deux places à l'avant et quatre à l'arrière, un break. Le moteur sera un bicylindre vertical à l'avant.

Toujours pour les amateurs, le moteur est un cinq chevaux, l'allumage est électrique avec rupteur, la transmission par chaînes, le guidon sera remplacé par un volant, tout comme cela avait été le cas sur les Vis à Vis. D'autres voitures du même type pourront avoir de huit à dix-huit chevaux.
L'année suivante sera créé un moteur à quatre cylindres, puis un moteur à « triple effet » dont le piston devait recevoir l'explosion sur trois faces.

En 1904, Louis Jacques se rend, avec sa femme, au 7° salon de l'Auto à Paris. Il y contractera une maladie et décèdera à Glay le 19 janvier 1905. Il avait quarante-huit ans. La fabrication des automobiles cesse, puis ce sera celle des motocyclettes.

En août 1906 il est créé une nouvelle société avec droits des quatre enfants mineurs Jeanperrin, une société en indivision avec la veuve de Louis Jacques, Ida Alise et son beau-frère, Jules Frédéric Jeanperrin. Ainsi apparaît **Jeanperrin et Compagnie** en janvier 1907.
Malheureusement, ce dernier n'est pas ce que nous appellerions aujourd'hui un homme d'affaires. Il ne saura maintenir ni la production automobile ni celle des motos.

Bien qu'investit dans la société locale en tant que Conseiller Municipal (1892) puis Maire de Glay de 1900 à 1910, il ne semble pas très au fait de ce qui touche à la mécanique. Etant seul gérant responsable, et la Jeanperrin Compagnie n'étant plus performante, la dissolution sera prononcée le 22 octobre 1909. La même année Jules Frédéric et sa femme Hélène Mettetal vendent leur part de la maison d'habitation à Ida Alise Mettetal, veuve de Louis Jacques.
Cette maison sera bombardée lors de la seconde guerre mondiale et beaucoup d'archives familiales partiront en fumée.

Le 9 janvier 1910 les immeubles seront vendus et le 24 du même mois les matières premières et outillages. Nous n'avons rien trouvé au sujet des vélos, motocyclettes et autos dans les archives. Pourtant nous y avons vu l'inventaire détaillé. Ceci nous permettrait d'en déduire que la production se faisait plutôt sur commande.

Le 20 mars 1926, M. Emile Coulon président de la Société Immobilière du Vallon de Glay s'occupe de la vente par adjudication publique des quatre maisons pour les ouvriers. En 1932 sera vendue l'ancienne maison de La Fraternelle. Celle-ci sera organisée par Ida Alise Mettetal, veuve Jeanperrin. Cette dernière terminera sa vie dans la maison de Glay le 23 mars 1937.

LES TEMOIGNAGES DE CE PASSE

Que reste-t-il aujourd'hui de cette belle aventure ? Qui se souvient de ce précurseur qui, comme les familles Japy, Rossel, Peugeot, Kegresse et d'autres ont développé des industries dans cette région de Franche-Comté ?

Comme dit au début, notre voyage à Glay nous a permis de retrouver des traces de cette industrie automobile Jeanperrin Frères. Nous avons retrouvé ce qu'il reste de l'usine, aujourd'hui maison d'habitation, les quatre bâtiments logements qui sont au bord de la rue des Automobiles Jeanperrin. Il existe par ailleurs, une rue Louis Jeanperrin dans la zone industrielle de Charmont, à Montbéliard. Et il y a bien sûr, le caveau familial dans le cimetière de Glay, ainsi que la tombe de son frère et associé.

Nous avons pu toucher du doigt et voir un vélo ainsi qu'une motocyclette, en état de marche et bichonnée par un collectionneur, Monsieur Harter.
Nous avons retrouvé trois voitures types Vis à Vis : deux en Suisse et une aux Etats Unis.
Suivez nous pour les voir …

Vélo Jeanperrin : un modèle rare aujourd'hui, vendu 200 francs de l'époque.

Détail de la chaîne et l'authentification : Jeanperrin Frères

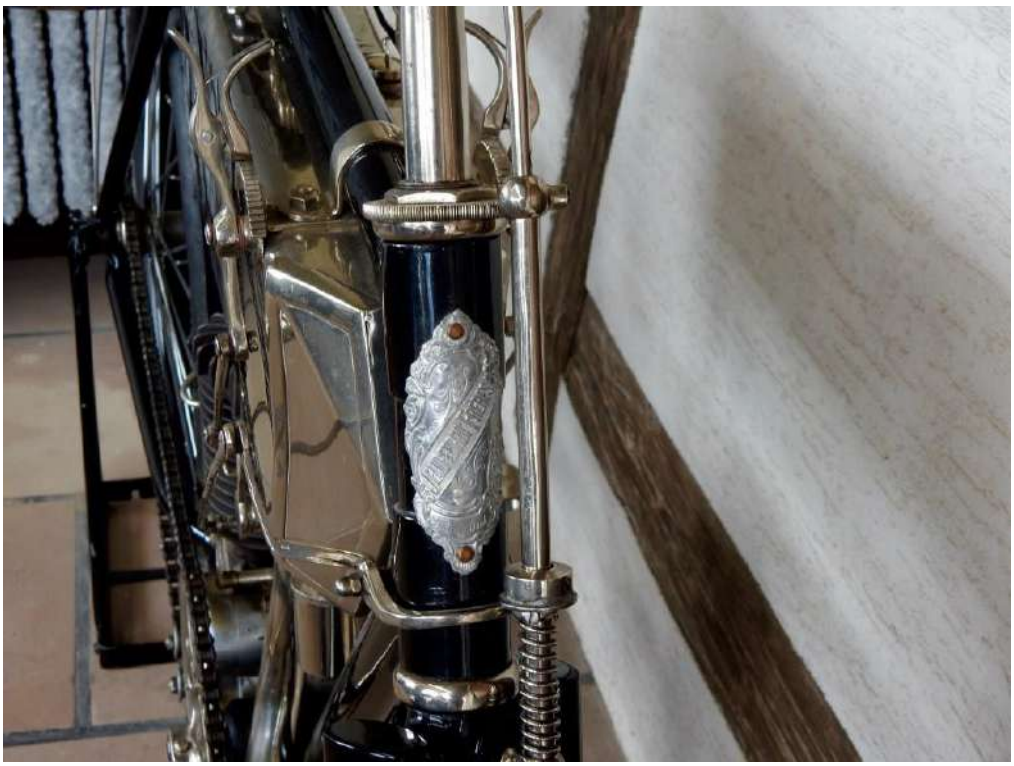
Moto Jeanperrin 1900.

Puissance 2 cv, I cylindre 280 cm3, vitesse 65 km/heure.
Cadre de vélo renforcé auquel est adapté un moteur de création Jeanperrin, un réservoir à trois compartiments, pour l'essence, la batterie et l'allumage.
Le carburateur est placé devant le moteur ainsi que le pédalier.
Frein à patin sur le pneu avant

Deux chaînes : une pour démarrer le moteur et une pour l'entraînement des roues.
Les pignons sont inspirés des mécanismes de grande horlogerie.

Cette moto est en état de rouler. Le propriétaire a fêté les 100 ans de celle-ci en 2000
en faisant quelques tours sur le circuit de Montlhéry.

M. Emile Vienot, sur une moto similaire remporte le 21 juillet 1907 une course sur piste plate de 500 mètres en parcourant chaque tour dans le temps record de 33 secondes. Monsieur Vienot était coureur, essayeur et mécanicien.



L’authentification et les manettes de vitesse.

Vis à Vis 1897 : Musée de l'automobile (La Grange) à Môtiers en Suisse.

Voiture découverte avec capote en cuir repliable et 4 places en vis à vis.
Trois vitesses, pas de marche arrière, vitesse d'environ 25km/h
Direction à droite et guidon horizontal à 2 poignées.
Moteur à l'arrière, monocylindre 4 temps. Cylindrée 1330 cm3, puissance de 6 CV
Mise en route à la manivelle, traction par chaîne sur la roue arrière, frein sur la roue arrière droite.

C’est la première voiture du Val-de-Travers (Suisse). Elle a été achetée par un dentiste de Fleurié, M. Jeanneret.
En mars 1926, elle quitte le garage du dentiste, qui avait utilisé le moteur du véhicule afin d’ actionner une machine à bois par la suite. Sa famille en fait don au Musée Régional d’Histoire et d’Artisanat du Val-de-Travers, à Fleurié.
En 1958, un garagiste passionné, M. Lebet la remet en état et la voiture et son chauffeur participent au cortège de l’Abbaye en juillet.
Suite à une visite à Glay (France), celui-ci demandera au Musée de pouvoir la conduire jusqu’à son lieu de naissance . Ce sera chose faite le 20 juin 1959. Toute une aventure sur 120 kilomètres pour une voiture qui consomme 15 litres d’essence et 3 litres d’huile aux 100 kilomètres. Elle défilera dans le village le dimanche conduite par son ancien essayeur, monsieur Vauthier.

L’aventure se poursuit : 1963 participation au rallye des vétérans autour du lac de Neuchâtel.
Cette fois c’est M. Terreaux qui possède une auto-école à Neuchâtel, qui en prend soin. Il participera au rallye Londres-Brighton en novembre 1969 ; 108 kilomètres en 4 heures.
Une petite-fille du constructeur, Elisabeth M. Price, venue des Etats-Unis en France en 1970 roulera dans la voiture conduite par M. Terreaux. En 1975 ce dernier inaugurera le tunnel de La Clusette (Neuchâtel) avec la voiture.

Cette première voiture du Val-de-Travers est restée dans son état d’origine, n’a pas véritablement subi de grosses restaurations.

La même voiture dans les années 1960 à Fleurié en Suisse.

Vis à Vis 1897 : Musée de l'automobile à la Fondation Gianadda à Martigny en Suisse.

Moteur à 4 temps à l'arrière, une cylindrée 1330 cm3, 6 CV
Direction à droite et volant, non plus un guidon à deux poignées.
Transmission par chaîne, frein sur la roue arrière droite.
Allumage par batterie et bobine de Ruhmkoff, rupteur et bougie
Vitesse entre 20 et 25 km/ heure

Elle sera la première auto à avoir circulé dans les rues de la Chaux-de-Fonds.
Elle a appartenu à une famille d'industriels qui en aura pris soin pendant un siècle avant de la céder au Musée de l'automobile de la Fondation Gianadda à Martigny. Cette voiture n'a subi aucune modification. Elle est restée telle quelle, bien entretenue et elle roule toujours.

Vis à Vis 1898 : propriétaire M. Alan Travis à Phoenix, USA

Cette voiture aura eu de nombreux propriétaires et sera arrivée aux Etats-Unis dans le début des années 1950. M. Ott l'achète en France (lieu inconnu) et l'amène à Providence, Rhode Island.

En 1981, M. Charles Lemaître la rachète et l'amène dans le Massachusetts. Il souhaite la revendre dès 1983.
M. Bud Ekins en devient propriétaire, sans doute en 1984. Elle se trouvera à North Hollywood, Californie. Puis M. Willis Boyd, vivant près de San Diégo, Californie, l'achète.
Elle devient ensuite la propriété de M. Conrad Fletcher, vivant à Golden dans le Colorado.
Et enfin, elle est rachetée le 5 janvier 2014 par Alan et Mary Travis. Elle se trouve aujourd'hui chez eux à Phoenix dans l'Arizona.

Ils ont beaucoup roulé avec, plus de 1200 km lors d'un voyage dans le Michigan, le Minnesota et l'Arizona, participant à des défilés de voitures anciennes.
Ils ont participé au rallye Londres-Brighton en novembre 2014.
La voiture roule à environ 40 km/h avec des pointes à 50 km/h.

Cette dernière a été inspectée à Londres afin d'obtenir une certification quant à sa date exacte de construction.

POUR CONCLURE.

Après avoir étudié, consulté de très nombreux documents, contacté de nombreuses personnes, nous pouvons affirmer qu'il ne reste que trois voitures Jeanperrin Frères, toutes trois des Vis à Vis. Il ne reste aucune voiture Tonneau qui fut la dernière création. Que d'innovations en dix années !

Mais si vous vous promenez en Franche Comté, passez par Glay et souvenez-vous de ce que vous venez de lire. La frontière Suisse n'est pas loin pour aller voir une Vis à Vis Jeanperrin de même que d'autres belles autos.
Quant à nous, notre voyage nous a mené sur des chemins passionnants, et grâce à des rencontres, parfois émouvantes, nous avons retrouvé cet arrière grand-père si ingénieux. Nous avons essayé de produire un peu de mémoire, en quelque sorte.

A Glay vous trouverez encore les vestiges de ce qui fut l'usine ainsi que les logements des ouvriers.

Ce qu'il reste de l'usine aujourd'hui (propriété privée).

photo 1

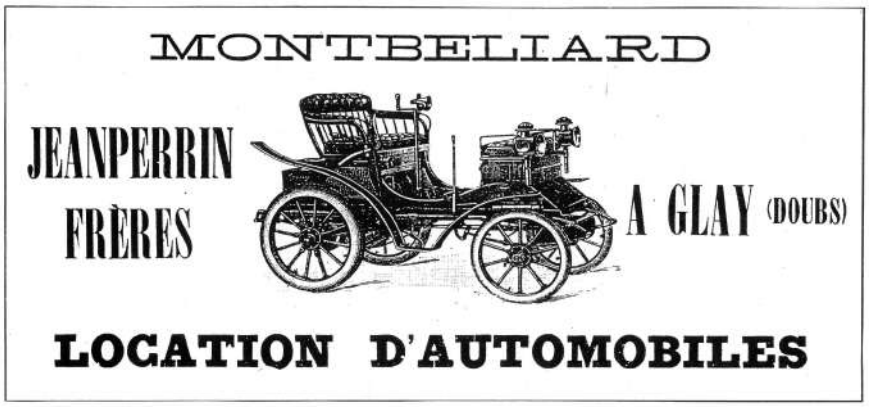
photo 2

La genèse de l'usine est l'achat d'un moulin hydraulique à la famille Mettetal-Marchand en 1883. Le moulin devint une habitation et une petite fabrique pour l'horlogerie fut bâtie à côté.
La force hydraulique permettra ensuite de faire fonctionner une tréfilerie.
Suite à un incendie, de nouveaux bâtiments furent construits. L'usine sera en forme de L à deux étages et quatre ateliers plus petits à l'arrière, perpendiculaires aux bâtiments principaux.
Ces constructions se feront entre 1887 et 1899. Un hangar, des ateliers, un bâtiment pour la machine à vapeur, une Buffaud et Robatel de 60 chevaux (en 1900), magasin, fours, seront ajoutés par la suite.

Aujourd'hui , le bâtiment principal a été transformé en habitation (photo 2) et le hangar qui a subi un incendie en 1974, n'a plus d'étage ni son toit d'origine (photo 1).

Les logements ouvriers.

1897, la société immobilière du Vallon de Glay fondée par Louis Jeanperrin, construit 16 logements ouvriers au sud du village. Ils sont toujours visibles. Il y a 4 bâtiments abritant chacun 4 logements à un étage.



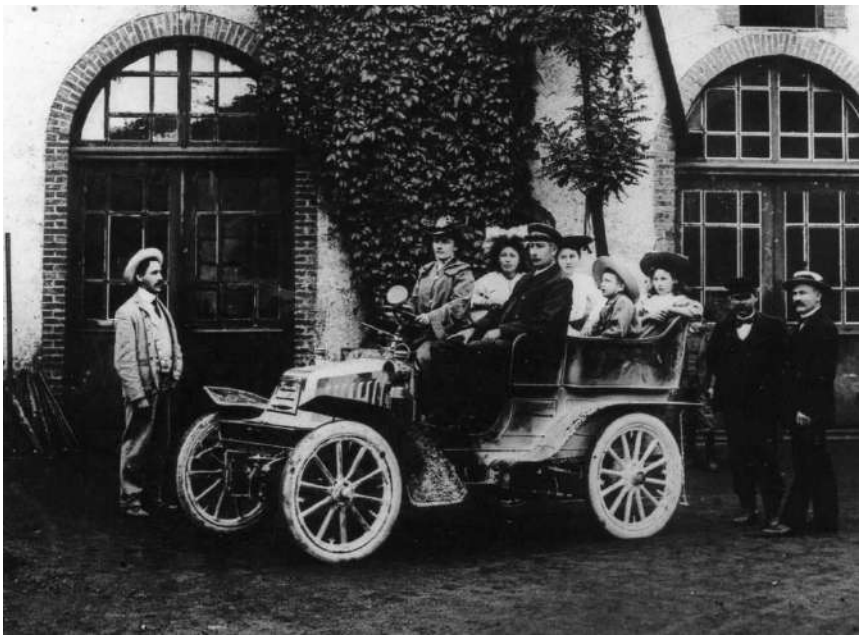


Photo de famille dans la voiture Tonneau, dernière création,
devant l'usine en 1902. (collection personnelle)

Les essais sur la route de Blamont en 1904. La voiture est précédée d'une motocyclette Jeanperrin.
(collection personnelle)