

DE LA PROTOHISTOIRE DE MOTOBÉCANE-MOTOCONFORT

Si l'ouvrage « *Motobécane Motoconfort Souvenirs d'un ingénieur 1923/1980* » d'Eric Jaulmes reste sans conteste la « Référence » sur l'histoire industrielle des firmes de Pantin, il n'a fait que survoler superficiellement leurs genèses. Comme il l'a écrit lui-même, il a d'abord effectué un stage à l'âge de 16 ans à la *Polymécanique*, société créée en 1927 et filiale de Motobécane-Motoconfort, avant de rentrer au service de Motobécane en 1941 où il succéda à l'ingénieur Steinbach à la tête de la direction du Bureau d'Etudes. Or, le père du monument national qu'est la Mobylette n'est que le neveu de Charles Benoît et il n'a donc retranscrit, pour la période 1923/1941 tout du moins, que l'histoire que ses aînés ont bien voulu lui transmettre. Nous savons que la mémoire est élastique ! Elle l'est d'autant plus quand il s'agit d'une autobiographie.

Mes travaux ont débuté à : *Le nom de Motobécane est celui que ses créateurs (lire Abel Bardin et Charles Benoît) attribuèrent à une machine de 175 cm³ à courroie réalisée rue de Beaurepaire à Pantin avec l'aide de nombreux fournisseurs (...) en janvier 1923, le hasard mettait en présence, dans un tramway, Benezech et un ami de guerre Monsieur Doranjou(...) dont un camarade de promotion dirigeait la Banque Nationale de Crédit et s'intéressait aux affaires nouvelles. (cf. Motobécane Motoconfort Souvenirs d'un ingénieur 1923/1980, §1924/1929 la « Motobécane », page 10).*

Lors de mes recherches sur la société *Gentil et Cie* qui a fêter son centenaire en 2003, je découvre que le parcours d'Edmond Gentil croise plus d'une fois ceux des firmes grenobloises (Magnat-Debon), dijonnaises (Terrot et Cottereau), parisienne (Moto-Bécane et S.I.C.A.M) ainsi que ceux de MM. Marcel Violet, François Clech, Jules Benezech, Abel Bardin, Charles Benoît, Steinbach, de Grenier de Latour ...

Une preuve, dès la page 9 de l'ouvrage cité supra, la 5^{ème} photographie représente Abel Bardin en conversation avec le ministre Pernot sur le stand Motobécane du salon 1930. Mais sur ce document, nous reconnaissons, de la gauche vers la droite, Alfred Vurpillot et Edmond Gentil portant haut de forme. L'homme à lunettes intercalé entre ces deux illustres personnages semble être l'un des frères Malterre.

C'est ainsi que je décidais de contacter la mairie de Viane (Tarn) pour retrouver les descendants et successeurs de monsieur Jules Benezech. Début 2004, je fus en contact avec Jean Benezech qui avec ses frères Jacques et Pierre, œuvra au sein de la grande maison Motobécane-Motoconfort-Novipolymécanique. La proximité du 10^{ème} Rassemblement du Motobécane Club de France à Rambouillet (Yvelines) organisé par les Bielles de jadis allait m'offrir une opportunité inespérée, celle d'une rencontre majeure. Ainsi, avec Patrick Barrabès ; Claude Jeunesse, ancien des essais spéciaux chez Motobécane ; David Skinner, pilote anglais de trial des années soixante sur Motobécane ; et Claude Thomas, vainqueur du Bol d'Or 1958 en 175cm³ sur Motobécane, le français le plus titré aux I.S.D.T. (Internationaux Six Days of Trial) et

ancien agent de la marque ; nous accueillons Jean Benezech et son fils Yves pour un plongeons historique vertigineux. Pour toute entrée en matière, Jean Benezech m'offrit la copie d'un folio de 15 pages écrit par Jules Benezech et retraçant l'« *Historique de Motobécane* ». La lecture de ce document permet d'affirmer qu'Eric Jaulmes en a été détenteur mais ne l'a pas exploité outre mesure.

PORTRAITS EN PARALLELES

Le 6 juillet 1891 par devant nous Moncamp Marc, maire et officier d'état civil de la commune de Viane (Tarn) canton de Lacaune, M. Benezech Pierre âgé de 53 ans épiciier, lequel nous a présenté un enfant de sexe masculin né ce soir en cette commune à Pierreségade (aujourd'hui Pierre-Ségade), dans la maison d'habitation, de lui déclarant et de Cambon Suzette, son épouse âgée de 44 ans, ménagère, il déclare vouloir donner les prénoms de **Jules**, Germain, Pierre. Présents et témoins MM Séguier Jacques et Cambon Adrien, ce dernier instituteur demeurant tous deux à Pierreségade.

Rien dans le parcours de Jules Benezech ne le prédestine à devenir l'ingénieur que nous allons découvrir, c'était sans compter sur l'opiniâtreté de son oncle Adrien qui encadra le jeune garçon. C'est ainsi que Jules Benezech obtint son fameux certificat d'étude vers l'âge de 11 ans, mais cet élève est assurément doué car il réussit le tour de force de se classer premier du département du Tarn. Fort de ce résultat, Adrien put convaincre son beau frère Pierre et sa sœur Suzette que Jules est prédisposé à un autre avenir bien plus radieux en ce siècle nouveau où tout semble permis en cette Belle Epoque. Toutefois, les revenus du couple ne permettent pas à cette famille un tel sacrifice. Ainsi, le petit Jules put être préparé par Adrien ce qui lui permis de décrocher une bourse pour le Collège de Castres. A l'issue du cycle universitaire, Jules Benezech choisi l'électricité et ses résultats lui ouvrent les portes du réputé Institut Electrotechnique de Grenoble (I.E.G).

Reconnaissant de l'attention qui lui a été transmise par son oncle Adrien Cambon, Jules Benezech prend sous sa coupe un certain Charles Benoît, fils de pasteur entrée à l'I.E.G l'année d'après et qui éprouve des difficultés dans la matière la plus importante du cursus, les mathématiques. C'est ainsi que naît une amitié indéfectible et l'on comprend dès lors que Charles Benoît vouera une reconnaissance éternelle à son aîné.

Sorti d'I.E.G en 1912, Jules Benezech est appelé pour effectuer son service militaire et il rejoint l'école de télégraphie électrique créée en 1894 sous la férule du capitaine Gustave Ferrié, père de la télégraphie militaire. Nommé sous-lieutenant, Jules est affecté au 24^{ème} bataillon de sapeurs télégraphistes rattaché au 5^{ème} régiment du génie qui devient début 1913, le 8^{ème} régiment de génie. C'est alors qu'il est rattrapé par les événements de Sarajevo. Au 8^{ème} génie, le sous-lieutenant, puis le lieutenant Benezech participe aux expériences de télégraphie sans fil, autrement dit de T.S.F, avec quelques 7000 sapeurs télégraphistes parmi lesquels il se lie d'amitié avec un certain Pierre Doranjou. Le 19 janvier 1916, lors d'une permission, Jules Benezech épouse à Mazamet (Tarn) Mlle Marie, Jeanne Almaric et de ce couple naîtra

cinq enfants : Jacques (1916-†1991), Jean (1918), Suzanne 1920, Pierre (1922-†2002), et François (1925).

Quant à Charles, Edouard Benoît, il est né le 7 mars 1892 à Ganges (Hérault) dans les Cévennes de Sully et Lydie Benoît. Il n'a pas connu son pasteur de père décédé des suites d'une complication pulmonaire. Pour survivre avec ses trois enfants, Lydie Benoît est contrainte d'ouvrir une pension pour étudiants étrangers à Montpellier. Elève doué, il réussit à obtenir une bourse pour pouvoir poursuivre ses études. Sorti en juillet 1913 d'I.E.G, il est incorporé au 28^{ème} régiment de génie à Montpellier. En 1914, il part pour le front comme sergent dans une section de projecteur de campagne puis en 1917, il est affecté au 8^{ème} génie où il retrouve son ami, le capitaine Jules Benezech. Ce dernier affecté à la Tour Eiffel, participe alors aux expérimentations de transmission sol-air dans la fameuse escadrille des Cigognes commandée par le légendaire capitaine Georges Guynemer (1894-1917) peu avant sa disparition. L'on peut supposer à juste titre que le capitaine Jules Benezech conseille au sergent Charles Benoît de suivre les cours d'officier de l'école de télégraphie électrique. Au sortir de sa promotion, nommé sous-lieutenant, Charles Benoît remplit sa feuille de desiderata de mutation, mais écoeuré par la vie des tranchées, il demande à être instructeur et précise qu'il parle et écrit anglais. C'est ainsi qu'il est désigné pour servir aux Etats-Unis en qualité d'instructeur radio graphiste... La légende veut qu'enfermé dans sa cabine lors de la traversée, ses collègues se relayeront afin qu'il puisse s'acquitter de sa mission. C'est ainsi qu'il découvre l'énorme machine de guerre militaro-industrielle américaine, les moyens gigantesques mis en œuvre et surtout l'essor de la construction automobile. Il visite donc les usines de Détroit, Chicago et Milwaukee... et remarque le taylorisme (Frédéric Winslow Taylor 1856-1915) et le fordisme (Henry Ford 1863-1947). Sa décision est prise, il abandonnera l'électricité pour la mécanique et s'en ouvre à son ami Jules Benezech.

Enfin Abel Bardin est né le 18 août 1889 à Plou (Cher) dans une modeste famille de garde-chasse. Bien plus tard, il prendra sa revanche sur l'histoire en conservant un pied-à-terre du côté d'Olivet et en invitant fastueusement ses amis dans cette retraite pour des parties de pêches mémorables. Nous retrouvons Abel Bardin comme commercial dans plusieurs affaires de cycles, mais dès l'entrée en guerre de la France, il s'engage comme volontaire et en reviendra avec la médaille militaire. A l'issue de celle-ci, Abel Bardin est directeur commercial dans plusieurs affaires de cycles ou cyclecars et c'est ainsi qu'il rencontra Charles Benoît chez la S.I.C.A.M. où dit-on, il occupa aussi ce poste.

GENESE

Sortie indemne de cette guerre, on propose au capitaine Benezech d'aller créer une Unité de T.S.F dans l'Armée brésilienne, mais il décline l'offre. Ainsi Jules Benezech entre comme directeur commercial chez *Funck & Joras* et rapidement il est promu à un poste important puisque son salaire atteint 3 500F par mois en 1920. Mais Jules Benezech est convaincu que la T.S.F, est vouée à un avenir prometteur. N'avait-il pas constaté en 1918 que son régiment compté 55 000 sapeurs télégraphistes dont un millier d'officiers ? En attendant, il faut créer des émetteurs fiables, performants et

puissants, et constituer un maillage national. Fort de ce constat, Jules Benezech s'associe en 1922 à M. Jean Peyrouze pour créer ensemble la société en nom collectif *J. Peyrouze & J. Benezech* à Asnières. Pour l'investissement de départ, tous deux font appel à leurs économies personnelles et à quelques fonds provenant des membres de leur famille (tante, beau-frère...). A cette époque, M. Jean Peyrouze quitte une excellente situation chez Alsthom où il gagnait un salaire mensuel de 3 000F. Pour le 1^{er} exercice, ils se fixèrent un appointement mensuel de 1 200 F. Mais à la fin de celui-ci, estimant que les résultats étaient encore trop faible pour verser les intérêts à leurs parents prêteurs, d'un commun accord, ils décidèrent de réduire leur rémunération à titre rétroactif et remirent cet argent dans la caisse ce qui leurs permis de pouvoir distribuer les intérêts statutaires de 6,5%.

Démobilisé en 1919, le lieutenant Charles Benoît rentre en France et trouve, grâce à un courrier, une place chez le constructeur automobiles *Delaunay-Belleville*, rue de l'ermitage à Saint-Denis, qui produit aussi à cette époque des chaudières pour la marine nationale. Charles espère être employé au bureau d'étude mais il est nommé comme secrétaire de direction. Ainsi, rapidement, il démissionne et entre comme chauffeur chez un importateur rouennais de châssis Ford et qui commercialise aussi les véhicules cédés par l'U.S. Army. Sa mission d'alors consiste simplement à livrer sur Paris les poids lourds, mais, entre deux missions, il a le loisir dans un premier temps d'observer le montage des carrosseries et dans un second temps, de travailler avec les carrossiers. Ce travail éreintant est mal rémunéré, aussi Charles Benoît décroche un poste de dessinateur aux plans dans la petite usine de la S.I.C.A.M qui fabrique des moteurs deux temps baptisée Bi-temps. Là, il rencontre et se lie d'amitié avec le directeur commercial de cette société, un certain Abel Bardin qui après avoir commencé des études de pharmacie roula, lui aussi, sa bosse aux Etats Unis.

Promptement, Marcel Violet découvre les capacités techniques dont fait preuve Charles Benoît et bientôt tous deux réalisent quelques prototypes. Cette équipe est complétée de l'ingénieur Steinbach et ils sont rejoints par un certain François Clech, père des motocyclettes légères Motosolo construites par la société *Paz & Silva*. Ce dernier prépare des moteurs Sicam de 175cm³ pour la compétition avec lesquels il décroche de nombreuses victoires et même un titre de champion de France en 1923.

LE CHAUDRON ARDENT

A cette époque l'ingénieur Marcel, Achille Violet, né le 19 février 1887 à Paris, dirige la *Société (anonyme) Industrielle de Construction d'Automobiles et de Moteurs (S.I.C.A.M)* au capital de 800 000 F, **3, rue Hoche à Pantin**, concessionnaire des brevets Violet pour des moteurs deux temps de marques Satellite. En 1921, les administrateurs et administrateurs délégués sont : Marcel Violet et Abel Bardin. La S.I.C.A.M. est sise 29, boulevard Malesherbes à Paris, avec usine à Pantin et pèse maintenant 2 MF. Elle fabrique des cyclecars et des voiturettes ainsi que des moteurs adjuvants (auxiliaires) deux temps baptisés **bi-temps** qui équipent principalement des Griffon de chez Peugeot. Conjointement, cinq moteurs **S.I.C.A.M. bi-temps** à 2 cylindres de 565 cm³ (75x120) développant 10CV et à distributeur rotatif, sont montés dans des cyclecars Mourre-Major (1). Mais fin 1924, alors que les Griffon-S.I.C.A.M ont remporté une

double victoire au Bol d'Or en 1923 avec Violet et Beudelaire, et quelques autres places encourageantes, la S.I.C.A.M. éclate...

M. **Arnold Legras**, mécanicien de son état, envisage de produire entièrement ses propres automobiles dès l'immédiat après guerre. En effet, le 9 décembre 1918, à 11 h30, Arnold, demeurant, 16, avenue Pinel à Asnières, dépose au greffe du tribunal de commerce (n° 176548) de la Seine, la marque **SICAM** pour désigner des automobiles de livraison ou autres ainsi que les accessoires, moteurs, etc... Afin d'assurer sa démarche, Arnold prend comme conseiller le médiatique ingénieur Marcel Violet dont la réputation à l'époque fait de lui « l'apôtre du deux temps ». Avec sa collaboration technique, un premier moteur deux temps est mis au point. En outre, cette rencontre fortuite offre à Arnold, la possibilité de tisser d'indispensables contacts avec le monde affairiste dans lequel navigue Marcel Violet. Ceux-ci lui permettront de démarcher les investisseurs qui apporteront les capitaux indispensables pour finaliser son projet. Reste qu'il faut encore convaincre ces derniers ! L'engagement en compétition est le moyen choisi pour les séduire et Marcel Violet payera de sa personne afin d'obtenir rapidement des résultats.

C'est ainsi que le 24 février 1919, Arnold Legras crée pour 30 ans la *Société Industrielle de Construction Industrielle d'Automobiles et de Moteurs* dite **S.I.C.A.M** ⁽²⁾ sise 3, rue Hoche à Pantin. Puis, le 12 mars 1920 à 11 h 50, Arnold Legras dépose alors la marque **bi-temps** pour désigner des voitures automobiles, moteurs et accessoires. Enfin, le 1^{er} janvier 1921, MM. Legras, Helluy et Jeully s'associent pour former la société en nom collectif *Legras et Cie* au capital de 135 000 F sise 36, rue Lambrechts à Courbevoie, ayant pour objet : le commerce et la fabrication d'emboutissage, découpage et vernissage de tous métaux, ainsi que le commerce d'achat, réparation et vente de voitures automobiles et toutes opérations se rattachant à ces commerces et industries. Il semble bien que c'est à cette période que Charles Benoît et l'ingénieur Steinbach ont rejoint l'usine de Pantin.

Ainsi, dès 1921, Marcel Violet épaulé par Charles Benoît, enregistre de nombreuses victoires : Championnat de France ; Concours d'Endurance de l'U.M.F. ; Course de Côte d'Argenteuil ; puis au Paris-Nice et à la Course de Côte de La Turbie 1922... La synergie industrielle est maintenant réalisée et les premiers groupes auxiliaires Sicam peuvent être commercialisés. Intelligemment conçu, le moteur Sicam peut être boulonné dans le cadre de n'importe quelle bicyclette grâce à deux pinces qui solidarisent les carters moteurs et le haut du cylindre au vélo. Le vilebrequin est monté sur deux roulements à billes et les deux soies ont des emmanchements coniques identiques. Ce système astucieux permet d'emmancher indifféremment, côté droit ou gauche, un volant moteur externe et un pignon d'entraînement ou une magnéto en bout du vilebrequin. En outre, peuvent-être monté sur l'une des soies, entre le carter et le volant moteur, une poulie ou un pignon claveté qui entraînent, soit une courroie, soit une chaîne. Sur le tube de selle se boulonne, par une pince, un palier réglable tournant sur un roulement à billes pouvant recevoir un galet de fonte qui est appliqué sur la bande de roulement du pneu arrière, ou une poulie de démultiplication. Cette dernière peut entraîner soit une courroie, soit une chaîne et transmet son mouvement à la roue arrière soit à une fine poulie-jante ou à une couronne dentée, fixée par quatre brides. Le choix de montage est vaste ! Enfin, ce

groupe auxiliaire de 98cm³ (50x50) développant 1,5CV et de 13 kg est commercialisé prêt à monter avec son réservoir de 3 litres de mélange, sa magnéto Samlson, son carburateur Zénith type 15 H automatique à commande unique, ses manettes de gaz et de décompresseur, son tube et silencieux d'échappement et son carter protégé chaîne.

Mais, Marcel Violet est un opportuniste qui rayonne de l'aura que lui apporte la sympathie des médias et est propulsé sur le devant de la scène tandis qu'Arnold Legras est relégué dans l'ombre du grand homme. Il n'est même pas à exclure que, grisé par le succès, Marcel Violet s'est approprié à demi-mot les travaux et les idées d'Arnold Legras. Il lui suffit pour cela de laisser simplement les ambiguïtés se créer d'elles-mêmes, sans n'affirmer ni démentir dans la presse la paternité de tels ou tels systèmes qui lui sont à tort attribués. D'ailleurs, cette attitude fut une constance dans la carrière de Marcel Violet, citons par exemple les voitures VIOLET-BOGEY (1912 à 1914) dont le concepteur fut Jean Bogey ; les cyclecars SIMA-VIOLET (1925-1929) dont la licence est Alcyon ; les voitures DONNET type 145 dont le moteur est une licence Huascar, son employeur d'alors ; la moto SEVITAME produite par SIMCA dont les brevets sont tous dus à Achille Vincent... D'autre part, la presse de l'époque n'évoque les moteurs bi-temps ou Sicam qu'accolés au nom de l'ingénieur Violet, et lorsqu'elle évoque la société S.I.C.A.M, c'est l'ingénieur Abel Bardin, l'employé d'Arnold, qui émerge. Et même, ces deux ingénieurs s'accorderont pour étudier ensemble, à l'insu d'Arnold Legras, un hypothétique cyclecar dont le prototype fut baptisé Pélican. Que pouvait faire le simple mécanicien Arnold Legras, face au sunlight des diplômés d'un Marcel Violet ou d'un Abel Bardin ? Ainsi, on imagine aisément les raisons qui vont pousser inéluctablement la S.I.C.A.M. vers l'implosion que de simples étincelles vont déclencher. Celles-ci s'appellent Jules Benezech et Edmond Gentil !

Dans ce contexte et vraisemblablement sous la pression, n'oublions pas qu'à cette époque d'immédiat après guerre où les matières premières sont toujours contingentées, Arnold Legras, sans soutien financier, est purement remercié et la S.I.C.A.M. se transforme le 15 décembre 1923 en société anonyme au capital d'un million de francs pour la construction d'automobiles et de moteurs, toujours au 3, rue Hoche à Pantin. Dans cette nouvelle affaire, sont associés les citoyens helvétiques **José** et **Marc Siebenhaar**, nés les 1^{er} février 1879 et 9 mars 1876 à Bale, et **Daniel Karcher** né le 22 février 1879 à Colmar (Suisse) ; un américain devenu français par réintégration dénommé **André Laffite**, né le 5 août 1873 à Philadelphie (USA); deux français, **Alfred Pomier** né le 8 octobre 1888 à Fontenay-sous-Bois et **Marcel Violet**. Ladite société exploite la marque Sicam déposée sous le numéro 176548, ainsi que 11 brevets concernant l'automobile appartenant à Marcel Violet dont celui d'Emile Stern (N° 504.520) de 1918 pour un compresseur à palette et celui d'une pompe rotative pour vendanges et pulpes (N° 510534) de la société lyonnaise Marmonier fils, représentant son apport. Il n'y eu donc aucune voiture bi-temps, Sicam ou Legras !

Indépendamment de cela, Marcel Violet est alors approché par John Hammond, président et administrateur de la *SA des Cycles La Française* afin d'obtenir de nouveaux moteur 2 temps développant respectivement 1CV ½ (100 cm³), 2CV (125

cm³), 2 1/2HP (175 cm³) et 3CV 1/2 (250 cm³) qui équiperont aussi des motocyclettes Peugeot, Aiglon, Soyer et... La Française-Diamant. Ces moteurs ont donc été étudiés à la S.I.C.A.M. En attendant les stocks des moteurs auxiliaires Sicam sont écoulés dans des bicyclettes à moteur Armor, Labor et Thomann jusque fin 1924, début 1925... Enfin, Marcel Violet va créer pour E. Gentil des cyclecars que l'on trouva d'abord sous la marque Alcyon, puis Armor, Labor et Thomann, toutes des filiales de la société *Gentil et Cie*. Le succès de l'Alcyonnette, l'ancêtre du vélomoteur - tel est aussi son nom publicitaire - va mobiliser la production et d'un commun accord entre Edmond Gentil et Marcel Violet, est créée en 1924 une société de circonstance, la *Société Industrielle de Matériel Automobile* (SIMA ³) 1 et 3, rue Barbès à Courbevoie au capital de 450 000 F qui est chargée de produire les 1 800 cyclecars de 240 kg sous la marque SIMA-VIOLET. Mais au regard des dossiers d'homologation en notre possession, ces cyclecars portent la mention licence Alcyon-Violet. Il serait ici hors sujet de s'étendre sur les vicissitudes de l'affaire SIMA-VIOLET, quoiqu'il en soit, la SIMA est vendue à M. Emile Dombret début 1929 et prend pour dénomination SIMA-STANDARD.

L'ELABORATION

Nous venons de vous faire découvrir que l'année 1923 est celle de la dislocation de la S.I.C.A.M. et les moyens mis en œuvre pour y parvenir. Or grâce au travail de mon ami André Castiglia du club Dollar, nous savons aussi que cette année-là un certain François Clech rejoint en fin de saison l'équipe officielle d'Alcyon avec l'une de ses préparations Sicam, exit Motosolo. Le recrutement de François Clech n'est donc pas étranger à la mise en commercialisation en avril 1922 de l'Alcyonnette qui est chargé de promouvoir par la compétition les motocyclettes légères à moteur deux temps du groupe Gentil. Nous savons aussi que les Alcyon usine de Clech ne furent jamais commercialisées, tout comme d'ailleurs les quatre temps et plus particulièrement les bicylindres en V de toutes les victoires de cette période.

Dans cette atmosphère, Charles Benoît et Abel Bardin, sachant qu'ils resteraient sur le carreau, décident « de réaliser une bicyclette à moteur ou plutôt une motocyclette légère très simplifiée qui concurrencerait l'Alcyonnette et le groupe moteur amovible fabriqué par la Compagnie Française des Automobiles de Place (sic) ». Cette compagnie sise 2, place Collange à Levallois commercialise son produit sous le nom de *Cyclotracteur* considéré comme l'ancêtre du fameux VéloSolex.

C'est ainsi que fut engendré le prototype qui deviendra la MB1 ! Et se dessinent déjà les premiers prémices de la future guerre commerciale que se livreront bientôt le VéloSolex et la Mobylette, un quart de siècle plus tard !

Bref, ce que nous savons c'est que le créateur et administrateur depuis 1888 de la *Compagnie Française des Automobiles de Place* est un certain Pierre Mouter. Or depuis 1901, Pierre Mouter est associé à John Hammond dans la réputée société *La Française* plus connue sous les marques Acatène, La Française-Diamant, Lapize, Libérateur, Métropole... sur laquelle justement Edmond Gentil vient de lancer son dévolu pour contrôler ce concurrent trop virulent. Nous en connaissons le résultat puisque deux ans plus tard, soit en 1924, *La Française* et ses marques seront dans le

giron de la maison Gentil. C'est donc ainsi que Marcel Violet rejoint le groupe Gentil et son ami François Clech, exit la S.I.C.A.M !

Pendant cette période nous savons que Charles Benoît est toujours en relation avec Jules Benezech et tout nous indique que c'est lui qui présente Abel Bardin à son ami. Et comme le proverbe le dit si bien : les amis de mes amis, sont mes amis ; Jules Benezech et Abel Bardin deviennent complices.

Nous savons aussi que MM. Benoît et Bardin viennent d'essayer un échec cuisant puisque leur commanditaire soyeux a été contraint de ne pouvoir tenir ses engagements financiers, à hauteur de 250 000 F, alors que l'exécution du prototype de leur moteur deux temps a déjà été réalisée chez « Aufrère et Besse ». S'agit-il de Besse Pierre qui créa avec François Trépier la fameuse société *La Française* en 1890 et qui céda la totalité de ses droits sociaux à Pierre Mouter en 1901 ?

D'ailleurs les démarches de ces messieurs (Benoît et Bardin) se soldent toutes par des échecs puisque ni leur famille, ni aucune banque et ni aucun autre commanditaire ne veut se risquer dans cette aventure. C'est donc la mort dans l'âme que Charles Benoît fait part de ses déboires à Jules Benezech.

IN MEMORIAM

« En janvier 1923, le hasard permet que je - Jules Benezech - rencontre dans le tramway de la ligne 33 qui m'amenait d'Asnières à la gare Saint-Lazare, mon ami Pierre Doranjou avec qui je déjeunais au mess de l'école militaire et prenais ensuite un café dans un bistrot de l'avenue Bosquet pendant la guerre. Après avoir parlé de nos occupations réciproques - Pierre Doranjou était chef du service bois aux Etablissements Carel Fouché & Cie ⁽⁴⁾ sise 55, rue Amsterdam à Paris qui fabriquaient des wagons et fournissaient des traverses de chemin de fer, poteaux injectés, bois de mines...). M. Duranjou me confia qu'il avait un patron dynamique, M. Bardolle qui était aussi le grand patron de la Banque Nationale de Crédits qui s'intéresse aussi aux affaires nouvelles lorsque leurs créateurs lui inspirent confiance. Il me propose de m'aider financièrement si je décide d'accroître l'importance de notre entreprise (lire J. Peyrouze et J. Benezech). Je décline l'offre mais je pense à mes amis Benoît et Bardin, je l'entretien de leur travaux de mécaniques à 2 roues et lui demande d'étudier leurs projets et de les aider financièrement. M. Doranjou m'affirme que ce matériel n'intéresse pas M. Bardolle et qu'il est inutile de lui en parler, la réponse devant être négative. Ce mépris me désole mais j'entrevois une possibilité qui s'évanouit puisque notre tramway arrive place du Havre ou nous devons nous séparer. A ce moment survient une averse violente et comme j'avais un parapluie, je propose à M. Duranjou de l'abriter de mon mieux et de l'accompagner jusqu'à son bureau sis 55, rue Amsterdam. Nous remontions cette rue pendant deux ou trois cent mètres et avant de prendre congé, sous le porche de l'immeuble Carel Fouché une inspiration me vient :

- Même si aucune suite favorable ne peut être donnée à sa visite (lire M. Benoît) vous pouvez dis-je, donner quelques conseils et peut-être orienter ses recherches de capitaux. De toute manière M. Benoît verra que je me suis occupé de lui et ce sera pour moi un grand soulagement.

Mais après quelques hésitations, M. Doranjou accepte. Il ne peut, n'ayant pas son carnet de rendez-vous sur lui me fixer le jour mais il me téléphonera à ce sujet dans un bref délai.

Quelques jours plus tard, un vendredi après-midi, j'ai un entretien téléphonique avec lui et j'apprends qu'après réflexions, M. Doranjou a parlé de moi et de Benoît à M. Bardolle. La curiosité de ce dernier l'emporte sur sa première impression défavorable et finalement il veut bien nous recevoir M. Benoît et moi le mardi suivant à 18 heures.

Sans perdre une minute, je téléphone à M. Benoît à la S.I.C.A.M. car je sais qu'il a préparé un dossier pour son affaire. Je lui demande de venir déjeuner dimanche avec Mme Benoît. L'après midi, pendant que nos jeunes femmes vont au Champ de mars promener les enfants, nous nous mettons au travail. Ayant assisté en 1919-1920 chez Funck & Joras à la création d'une société anonyme, j'ai quelques connaissances des termes, des statuts et de la présentation des bilans. Nous avons donc pendant quelques heures, revue la présentation de ces documents et M. Benoît est reparti avec des notes surchargées d'additions et de ratures qu'il a fait taper le lendemain à la S.I.C.A.M. par sa secrétaire.

Comme convenu, le mardi soir M. Bardolle reçoit M. Benoît. Ce dernier plaide sa cause avec beaucoup de clarté, explique le déroulement du démarrage de la fabrication, donne des prix de revient, des frais généraux, des prix de vente... qui laissent entrevoir des profits sensationnels. M. Benoît avança qu'une mise de fond de 250 000 F permettrait certainement de partir petitement sans trop de difficultés. Petit à petit, M. Bardolle se laisse convaincre et vers 20 heures, il renvoie M. Benoît en lui disant qu'il va revoir son étude et qu'il lui donnera sa réponse sous quelques jours.

Deux jours plus tard, je reçois un coup de téléphone de M. Duranjou qui me tint à peu près ce discours :

- « Le patron (M. Bardolle), contrairement à ce que je redoutais, a été séduit par votre ami. Il désirerait vous voir demain, vendredi vers 15 heures ».

Au jour et à l'heure convenus, je suis accueilli dans le grand et magnifique bureau de M. Bardolle :

- « Je ne vous connais pas dit-il mais M. Doranjou s'est porté garant de vous. Que pensez vous de M. Benoît, de sa valeur technique et surtout de sa valeur morale ? »
Je lui fais l'historique de nos relations, l'éloge de ses compétences techniques et son amour exclusif de la mécanique.
- « Je serais humilié me dit M. Bardolle, si j'étais victime d'aigrefins qui par bluff et malhonnêteté dépenseraient les fonds que je leur confiraient ».
J'affirme à M. Bardolle qu'en ce qui concerne l'honnêteté de Charles je peu m'en porter garant. Je lui dis enfin qu'il est fils de pasteur, qu'il est parpaillot comme moi et que son éducation lui interdit d'être malhonnête.

Je crois avoir bien plaidé la cause de Charles et je quitte M. Bardolle plein d'espoir. Mais tout n'est pas terminé car Charles lui a dit qu'il avait réalisé un prototype (à la S.I.C.A.M.). Ce sera le fameux épisode de la chute sur la place Clichy avant d'arriver au bois de Boulogne. A la Grande cascade M. Bardolle l'accueil avec une dizaine de personnes, tous ingénieurs de l'automobile dont l'un vient de chez Peugeot. Même si le vernis et les nickels de la machine ne sont pas reluisants, l'agilité d'évolution du prototype, sa faculté à grimper la côte et sa facilité de mise en route du propulseur impressionne tout le monde, mais les ingénieurs réservent leurs impressions techniques à M. Bardolle. Après une heure d'examen, ces messieurs vont prendre l'apéritif au restaurant de la Grande Cascade tandis que M. Benoît repart.

Le lendemain, M. Bardolle convoque M. Benoît pour décider de leur forme de collaboration mais il ne veut pas s'engager sans la constitution d'une société et sans savoir si elle sera viable. Il veut bien ouvrir un crédit à MM. Benoît et Bardin qui seront les seuls engagés et responsables. Ledit crédit sera ouvert sur les comptes de *Carel Fouché & Cie* qui sera leur banquier et qui réglera leurs effets ou leur remettra l'argent au comptant. En outre, il précise que, bien que la somme de 250 000 F semble suffisante, M. Bardolle fixe la partition de *Carel Fouché & Cie* pour un montant total de 350 000F. Ni *Carol Fouché & Cie*, ni lui même ne devront apparaître et n'interviendront dans cette société nouvelle. A cet effet, M. Bardolle demande à un certain nombre d'amis et de collaborateurs de se porter garant de ce prêt pour des sommes de 10 000 à 15 000F. Si une société anonyme se créait un jour, ils pourraient alors souscrire des actions aux prorata de leurs engagements volontaires. C'est ainsi que le groupe d'investisseurs menés par M. Bardolle décida que la société s'appellerait les « *Ateliers de la Motobécane* ». En outre, il fut aussi convenu que M. Jules Benezech dépose ...

PREMICES ET PREMISSES

Le 20 mars 1923, Jules Benezech demande le brevet pour le *perfectionnement aux moteurs à deux temps* qui consiste en un *bossage appartenant au carter ou rapporté pour réduire l'espace nuisible qui subsiste lorsque le piston est au point mort bas(...)* La partie supérieure du bossage est conformée de façon à faciliter le passage des gaz, soit que le piston soit percé d'une lumière à cet effet, soit que le transvasement s'effectue en dessous du piston (sic). Pour faire simple, ledit bossage du carter remplit l'intérieur du piston au point mort bas et porte un déflecteur qui oriente et chasse les gaz du carter pompe vers le canal de transfert. Ce brevet est délivré le 12 octobre et est publié le **20 décembre 1923** sous le numéro 564.099. Or, avec mon ami Patrick Barrabès, nous avons étudié et comparé deux moteurs S.I.C.A.M. (l'un à Bernard Lafleur et l'autre à Patrick Barrabès). Nous pouvons affirmer que le brevet Benezech correspond au groupe propulseur équipant la toute première motocyclette Motobécane le 1^{er} juin 1923. Aucun doute n'est permis, le moteur 2 temps Motobécane de 174cm³ (56x70) possède bien les revendications du brevet de Jules Benezech dont le dessin de base provient du propulseur Sicam.

Depuis le **27 mars 1923**, Jules Benezech dépose à 14 h 10 au greffe du tribunal de commerce de la Seine, enregistrée sous le n° 216.489, la marque **Motobécane** ⁽⁵⁾ pour désigner des cycles à moteur, pièces détachées et accessoires.

Le 24 août 1923, MM. Abel Bardin et Charles Benoît contracte un bail auprès de M. L'Noulard pour exploiter des locaux industriels et commerciaux sise 13, rue de Beaurepaire à Pantin. Ce bail court jusqu'au 30 octobre 1935 moyennant un loyer annuel de 5 000F et est accompagné d'une promesse de vente à courir jusqu'au 1^{er} octobre 1926 moyennant le prix de 90 000F. C'est ainsi qu'ils déposent à Pantin, le 29 août suivant un acte sous signatures privées auprès du receveur des impôts pour la constitution d'un établissement industriel et commercial dénommé **Ateliers de la Motobécane** enregistré sous les n° 243.733 et 243.734 et pour une durée de devant

expirée au 1^{er} octobre 1935. Cet établissement a pour objet les constructions mécaniques en général et plus particulièrement l'exploitation de l'atelier de construction de cycles à moteur situé 13, rue de Beaurepaire à Pantin. Enfin, MM. Abel Bardin et Charles Benoît verse à M. Noulard six mois de loyer d'avance.

ET QUE MOTOBECANE SOIT !

Enfin, il fut aussi entendu que M. J. Benezech reverserait gracieusement ladite marque et ledit brevet aux Ateliers de la Motobécane à la création de la société anonyme. Il en est de même pour l'établissement industriel des Ateliers de la Motobécane exploité par MM. Bardin et Benoît. Pour autant et intelligemment le groupe d'investisseur confia à MM. Jules Benezech et Pierre Doranjou, tenus d'aucun contrat, le soin de mener à bien cette opération de création qui aboutit à ce qui suit :

- Le **11 décembre 1924** ⁽⁶⁾ chez Me Manceaux notaire à Pantin, s'associent MM. **Abel Bardin ; Charles Benoît et Jules Benezech** pour constituer entre eux à compter du 1^{er} octobre 1924 jusqu'au 30 décembre 2023 une société anonyme dénommée **Ateliers de la Motobécane**. Elle reprend l'objet de la société antérieure auquel est ajouté la construction et la vente de moteurs, groupes électriques, motopompes et de tous les appareils dont la construction et le montage ont des analogies avec ceux des machines ou objet qui viennent d'être indiqués ; l'acquisition, la construction, la prise à bail, la revente et l'échange de tous immeubles, magasins, ateliers fond de commerce, etc. ; la participation directe ou indirecte çà toute entreprise ou opérations commerciales ou industrielles se rattachant à l'objet de la société et ce, par voie de société nouvelles, d'apports de souscriptions ou achats de droits sociaux, fusions, alliances... Le fond social est fixé à la somme de 500 000 F divisé en 1 000 actions de 500F.

MM Bardin et Benoît apportent le bail et les bénéfices de la promesse de vente contenue dans le dit bail pour 1F (symbolique), l'outillage et le matériel de toute nature (50 000F), les matières premières (395 000F), les espèces en caisse (7 013F), les fonds en banque (219 100F), les effets en portefeuille (123 244 F), les créances (312055), représentant une valeur de 1 106 424 F. Mais ces apports sont grevés d'un passif d'un montant global de 856 424F dû aux divers fournisseurs (478 404F), pour commission (13 255F), ristournes à acquitter (87 000F) et paiement à effectuer (277 765F).

M. Benezech apporte à la *société anonyme des Ateliers de la Motobécane*, le brevet, la marque de fabrique Motobécane et les droits qui s'y rapportent pour un montant évaluée à 1F - tout aussi symbolique !

MM. Bardin, Benoît et Benezech déclarent se désister définitivement de tous droits de privilège. Pour leurs apports ils reçoivent 500 actions entièrement libérées réparties comme suit : 240 pour M. Bardin, 240 pour M. Benoît et 20 pour M. Benezech. La répartition des bénéfices sera extraite des bénéfices nets à hauteur de 30% qui seront divisés en 1 200 parts dont 240 pour M. Bardin, 240 pour M. Benoît et 120 pour M. Benezech et 100 pour M. Pierre Doranjou.

Les 500 actions donnant droit à 500 parts sont distribués aux souscripteurs, à savoir : MM **Jean**, Jules, Eugène **Terouache**, né le 18 juin 1890 au Mans (Sarthe) ; **Henri**, Léon **Marchal** né le 9 décembre 1893 à Commercy (Meuse).

Cent parts sont remises à M. Pierre Doranjou à titre de rémunération personnelle du concours que ce dernier a fourni en vue de la constitution de ladite société.

Enfin, le premier conseil d'administration nommé au poste de directeur général M. Abel Bardin, les autres associés sont tous administrateurs.

- Le **31 janvier 1925** à 11 heures au greffe du Tribunal de Commerce de la Seine (n°75732), MM. **Bardin** (Abel) et **Benoît** (Charles), 25, rue de Foucroy, Paris, et 3, place de la République, Villemomble (Seine), déposent la marque **Motoconfort** sous le N° 230.300 pour désigner des motocyclettes.
- Le **26 décembre 1925** ⁽⁷⁾, MM., **Bardin**, **Benoît**, **Terouache** et **Benezech** s'associent pour créer une société anonyme par action dénommée : **Société des Ateliers La Motoconfort** au capital de 800 000 F sise **3, rue Hoche à Pantin** dans l'ex-usine S.I.C.A.M. Or, la première résolution du conseil d'administration est de procéder à la rectification du registre analytique, rectification qui ne peut être effectuée que par un notaire et au vu d'un procès verbal notarial. Le greffe rayera les noms des personnes citées supra et ratifiera du mot « erreur ». Ainsi, il est créé officiellement entre M. **Benezech**, **Maréchal**, **Darangon** et **Georges de Grenier Latour** né le 5 février 1899 à Marseille, la **Société des Ateliers La Motoconfort, 42, rue des Grilles à Pantins** pour la construction et la vente de motos et cycles à moteur, motos pompes.... M. Abel Bardin est nommé directeur général de La Motoconfort. On aura noté que Georges de Grenier Latour eut des rôles d'importances variables dans la société Terrot, consortium créé par Alfred Vurpillot en 1919, avant de devenir l'associé d'Abel Bardin le 26 octobre 1950.

C'est Jules Benezech, toujours aux commandes de l'affaire *J. Peyrouze et J. Benezech*, qui a le trait de génie de vouloir créer en 1926 La Novi 42, rue des Grilles à Pantin pour fournir à Motobécane des magnétos, des alternateurs, des volants magnétique et surtout de vendre aux constructeurs, motoristes et commerçants ses productions et en particulier ses systèmes d'éclairages électriques pour les motocyclettes qui en étaient dépourvues en première monte à cette époque. Le conseil d'administration de La Novi était composé de ses divers associés MM Peyrouze, Benoît et Bardin ainsi que de M. Camille Gaudet, son ami. Ce dernier est né à Lyon en 1893, a suivi lui aussi les cours de techniques de l'Institut de Grenoble et c'est ainsi qu'il pu devenir directeur de l'usine de magnéto Ducellier.

L'année suivante Jules Benezech acquiert un terrain en bordure de Bobigny et de Pantin où est édifiée une usine dont les 2 tiers de la surface seront occupés par La Novi (12 à 16 rue de Vignes à Pantin) et le dernier par La Construction Radio Electrique (18 à 22) pour produire des émetteurs, des pièces de maintenance (condensateurs, transformateurs...) et également des postes de radio et du matériel de reproduction sonore... de marque Elleco. Cette nouvelle société fut confiée à Pierre Gantet, fils de la sœur aînée de Jules Benezech et ingénieur I.E.G... Le 1^{er}

janvier 1927 la société *J. Peyrouze et J. Benezech* devient une société anonyme et lorsque Jules Benezech se retira des affaires, celle-ci fusionnera avec Novi pour devenir Novi PB (BP : pour Peyrouze et Benezech) dans laquelle on retrouve ses fils Jacques, Jules et Pierre.

- L'ingénieur et chef de bataillon (commandant) Jacques Benezech, diplômé de l'Ecole Bréguet et de l'Ecole supérieure d'Electricité effectuera son service militaire au 8^{ème} régiment du génie avant de prendre la direction technique de Novi de 1950 à 1981, directeur général adjoint en 1962, administrateur de la société Polymécanique, ingénieur-conseil de la Société Motobécane et de la société Fulmen, président de la Section Equipements Electricité et Electronique de la Société des Ingénieurs de l'Automobile... Il fut le père de l'allumage électronique, de l'injection, de l'altertateur-redresseur... et de véhicules électrique...
- Jean Benezech sort d'HEC quand il est rattrapé par la seconde Guerre Mondiale. Mobilisé à Rambouillet, il est envoyé à Saumur comme élève officier de réserve. Aspirant, il est affecté au 10^{ème} régiment de Cuirassiers, puis au 2^{ème} régiment de Dragon, et fait la Campagne de France sous les ordres d'un certain Charles De Gaulle. Démobilisé en 1941, il rejoint d'emblée le réseau de renseignements du Corps Sasturi et s'enfonce définitivement dans la nuit du 5 juin à fin août 1944 pour ressurgir à la 1^{ère} Armée, 5^{ème} division blindée jusqu'en octobre 1945. Dès 1943, il rentre chez *Peyrouze & Benezech* dirigée par son neveu Pierre Gantet, ex d'I.E.G. Jean Benezech fut administrateur des sociétés Novi, Motobécane, Motoconfort et Polymécanique et eut la lourde tâche de manager la productivité de ces entreprises. En particulier, il s'occupa de la fusion- absorption de *Perouze & Benezech* par Novi. En 1981, il claque la porte du groupe...
- Pierre Benezech, après ses études entre dans le groupe Novi, Motobécane, Motoconfort et Polymécanique où il exerça ses talents de médecin du travail.

Par la suite, M. Jules Benezech est l'un des cofondateurs de la Polymécanique société chargé de la fabrication des moteurs pour Motobécane et Motoconfort et il installe son usine dans le même secteur que La Novi. Son développement ultérieure traversa la rue des Vignes pour s'installer coté Bobigny c'est ainsi que les essais des prototypes sont effectués dans cette fameuse rue.

LE CREUSET

Nul doute que nos étudiants (Benezech-Benoît-Gaudet) devaient s'arrêter en passant devant les créations du suisse Arthur Moser ou et, rêver devant l'une des vitrines achalandées de l'usine des Etablissements Magnat-Debon, 69, cours Saint-André ou du magasin du boulevard Gambetta à Grenoble. En effet, pour se rendre à l'Institut Electrotechnique de Grenoble, il faut emprunter l'une de ces deux avenues convergentes pour franchir l'Isère au niveau de la Porte de France et emprunter soit l'escalier, soit la rampe qui monte à cet institut qui surplombe toujours la capitale des Alpes. De leur passage à Grenoble, ils en conserveront le souvenir qui leur inspirera fortement la première des Motobécane, la MB1. Nous allons y revenir !

N'en déplaise au puriste, **Eric Jaulmes**, licencié ès science, a emprunté aussi les mêmes chemins pour se rendre à ses cours. De son passage à Grenoble, il conserva religieusement la moto de son pasteur de père bien que celui-ci acquis, plus tard, une Motobécane qui ne fut pas conservée, elle ! Cette moto était une Magnat-Debon 2 ¾ HP (n°cadre : 4278 et n° moteur : 425) acquise un certain 30 mars 1923 ⁽⁸⁾, quelques 3 jours après la création de la marque Motobécane. Elle représentait donc La machine IDEALE et nous pouvons être certain qu'elle inspira notre ingénieur sa carrière durant, sinon pourquoi l'avoir conservée tant de temps ?

Jules Benezech, Camille Gaudet et Charles Benoît ont eut une adolescence estudiantine commune dans la capitale des Alpes. C'est en passant ici qu'Eric Jaulmes les a rejoints dans la grande aventure Motobécane. C'est donc bien à Grenoble que s'est forgé le creuset de Motobécane, Motoconfort, Novi et Polymécanique.

Il nous reste à évoquer :

- **Edmond Paillarse**, né le 13 avril 1898 à Lyon (3^{ème}) qui deviendra l'associé de Charles Benoît dans l'affaire Motobécane le 7 octobre 1946 ;
- **Camille Gaudet** est né à Lyon en 1893 et comme par hasard, il a suivi lui aussi les cours de techniques de l'Institut de Grenoble. Au début de l'aventure des Ateliers de la Motobécane, il était le directeur de l'usine de magnéto Ducellier. Il sera donc le co-fondateur de la Novi où il est nommé directeur technique et administrateur de cette société. On lui doit les magnétos, les volants magnétiques, les dynamos, les Alternovi, les bobines ;
- **Pierre Collignon** ⁽⁹⁾ ce gentleman, capitaine d'industrie et mécène, fondeur à la Carbonnière (Ardennes) et à Fontaine (Isère) en banlieue grenobloise - serpent, serpent quand tu te mors la queue ! - mais néanmoins pilote moto émérite ayant décroché le titre de Champion de France international de vitesse catégorie 250 cm³ en 1952 et détenteur de 13 Records du monde de vitesse en catégorie sidecar 250 cm³ en 1955. Son père produisit des cylindres en fonte pour divers constructeurs d'automobiles et de motocyclettes dont Terrot et Motobécane sous la marque AC pour Auguste Collignon ou CL pour Collignon Lançon (la fonderie parisienne). Quant à Pierre, il poursuivit le chemin tracé par le patriarche en produisant de nouvelles fontes sphériques pour la maison de Pantin ce qui lui permit de rencontrer fortuitement M. **Raymond Tyckosinski** dit Tyko lors d'un essai infructueux cause d'une panne. Nous savons que Tyko, agent Motobécane à Charleville-Mezière, initiera Pierre Collignon à la compétition permettant l'éclosion d'un champion. C'est encore Tyko qui produira des moteurs d'avions pour modèles réduits sous la marque de Pantin. Devinez où ils furent faits ?

APOLOGIE

Avant de vous quitter, le modeste narrateur que je suis, tient à vous relater les remarques faites par M. Claude Jeunesse ce 29 mai 2004 :

« Je me souviens parfaitement de M. Jules Benezech lorsqu'il venait nous rendre visite peu avant chaque réunion importante. Mon bureau aux essais spéciaux était face à l'entrée et je pouvais voir, mon patron, M. Benoît attendre cet homme discret, gentil et toujours courtois. Je revois parfaitement M. Benoît accueillir M. Benezech qui venait toujours nous voir et recueillir personnellement nos remarques et suggestions sur le suivi des fabrications, les prototypes en cours et les réalisations mécaniques de nos concurrents... avant de prendre toute décision. Pas de détour, ni de chichi avec M. Benezech, nous lui donnions nos impressions brutes, bonnes ou mauvaises... Je confirme même que MM. Benoît et Bardin ne prenaient aucune décision importante sans que M. Jules Benezech n'ait donné son avis. Je réaffirme que M. Benoît s'alignait toujours sur l'avis de M. Benezech. Aucune tension n'était perceptible entre ces trois hommes, nous les appelions d'ailleurs les 3B (pour Bardin-Benoît-Benezech) tant ils étaient en harmonie. Nous ressentions entre eux une grande sérénité due aux liens profonds d'amitiés et de respects qui les unissaient... ce n'était pas de mauvais patrons, M. Jean, même lorsque vous avait pris les rennes avec votre frère Jacques, nous étions les employés les mieux payés dans ce secteur sur Paris, vous nous avez même attribué des primes de chertés de vie. Je vous dois (Jules, Jacques et Jean) une carrière exemplaire et riche et une bonne retraite. Je me souviens encore M. Jean que vous m'aviez à juste titre déconseillé de reprendre Bennelli France qui coula deux ans plus tard....».

Après avoir pendant trois heures interrogé M. Jean Benezech, nous sommes sortis admirer les Motobécane et motoconfort qui s'alignaient dans la cour de la bergerie. En arrivant devant une machine à bloc S, Jean fit cette réflexion :

« J'avais la même et c'est M. Steinbach qui fut le père des blocs R et S. Mais celles de mon frère Jacques et la mienne étaient spéciales, la partie cycle provenait des 350cm³ bloc S mais la cylindrée fut ramenée à 250 cm³ à la demande de ma mère et il n'était pas question de désobéir. Mon frère et moi avons débutés sur des vélomoteurs B1V2 dès l'âge de 14 ans...».

Un peu plus loin se trouvait une bleue et Patrick Barabès fit remarquée que son père était agent de la marque et que sa passion pour Motobécane lui était venue au guidon d'une Mobylette lorsqu'il était adolescent, ce à quoi répondit M. Jean Benezech :

« Si vous avez eu une Mobylette très jeune et bien moi, pour en avoir une, il a fallu que j'attende d'être un homme car j'avais 31 ans au moment de sa naissance !». Sur ce nous nous séparâmes sur la promesse de correspondre au sujet de Motobécane.

Mon admiration la plus profonde pour MM. Jean Benezech, Claude Jeunesse, David Skinner et Claude Thomas.

A Patrick Barrabès ;

Signé : Adjudant-chef Didier Mahistre

Merci à :

Claude Scalet avec qui cette recherche a débuté ;
Bernard Lafleur pour son dévouement et son amitié ;
Maréchal-des-logis chef Bénédicte Fillatre épouse Guezenec ;
Les archives de la Ville de Paris ;
La commune de Viane.

NE PAS DUPLIQUER