

Zeitschrift: Suisse magazine = Swiss magazine
Herausgeber: Suisse magazine
Band: - (2004)
Heft: 173-174

Artikel: Les automobiles suisses du début du XXe siècle
Autor: Maroquene, François
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-849719>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Les automobiles suisses du début du XX^e siècle

Suisse Magazine vous emmène à la découverte des premières automobiles suisses. Histoire d'une construction à laquelle les deux guerres mondiales porteront un coup fatal.

LE 29 avril 1905 s'ouvre à Genève le premier Salon de l'automobile. Avec 17 514 entrées, la réussite de ce salon dépasse toutes les espérances de ses organisateurs.

l'industrie automobile avec plus ou moins de succès. Rappelons-nous qu'à cette époque, les voitures sont imposantes, leurs fabrications se font à l'unité pour des propriétaires fortunés

un des rares fournisseurs ou étaient fabriqués sous licence puis étaient installés sur un simple châssis-poutre. La principale activité était alors de réaliser la carrosserie et les intérieurs.

les entreprises se spécialisant dans les véhicules utilitaires purent tenir plus longtemps ; Oetiker jusqu'en 1935, Berna jusqu'en 1978 et Saurer jusqu'en 1982.

Après la Seconde Guerre mondiale, se créent quelques marques à faible diffusion tournées vers les voitures de luxe ou de sport telles que Monteverdi, Sbarro et enfin Sauber en tant que constructeur de voitures de course. Mais revenons à nos constructeurs suisses qui ont marqué le début de cette industrie florissante par quelques exemples précis.



Pic-Pic 12

Il faut comprendre qu'au début du siècle, l'industrie automobile est en plein essor avec d'innombrables marques européennes mais aussi suisses telles que Turicum, Martini, Berna, Saurer, Dufaux ou Pic-Pic.

Comme chacun sait, la première voiture à vapeur est le fameux fardier de Cugnot. Dès 1886, la première voiture à moteur à explosion fonctionne et, en 1900, on roule déjà à 100 km/h. C'est à la belle époque, entre 1900 et 1914, que de nombreux constructeurs suisses vont essayer de se lancer dans

qui dépassent rarement les 60 km/h avec leurs chauffeurs en gants blancs.

Des moteurs sous licence

Les techniques utilisées pour ces voitures étaient assez simples et permettaient à de nombreux entrepreneurs de fabriquer des voitures à leur nom avec des investissements réduits pour une cadence de productions qui dépassait rarement la voiture par semaine. Les moteurs étaient achetés chez

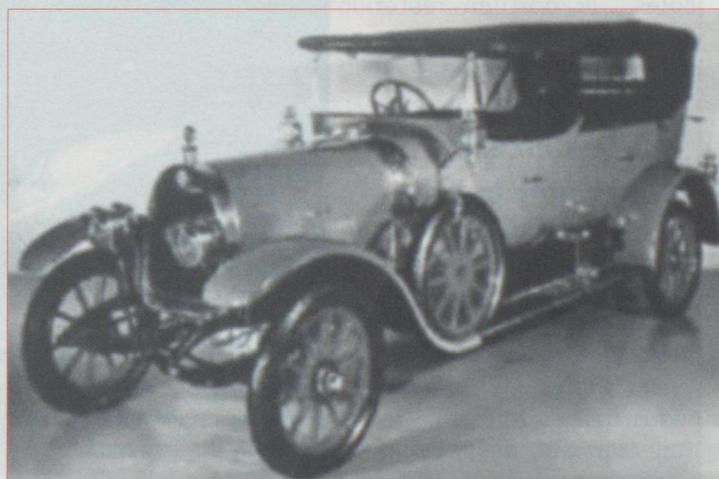
En 1893, le premier Suisse à se lancer dans ce nouveau secteur industriel et commercial est l'ingénieur Rudolf Egg qui est suivi vers 1900 par une trentaine d'entreprises spécialisées dans des modèles de grand tourisme ou des modèles utilitaires.

La crise de 1907 et surtout la Première Guerre mondiale obligèrent rapidement la plupart des entreprises suisses à fermer ;

Turicum en 1913, Fischer en 1914, Pic-Pic en 1920. Seules

Martini et le sport

Friederich Von Martini, industriel thurgovien, se lance en 1897 dans l'industrie automobile alors en pleine expansion. Le sport



Fischer

▷ automobile et la compétition permettent aux Martini de remporter de nombreuses courses tant en France qu'en

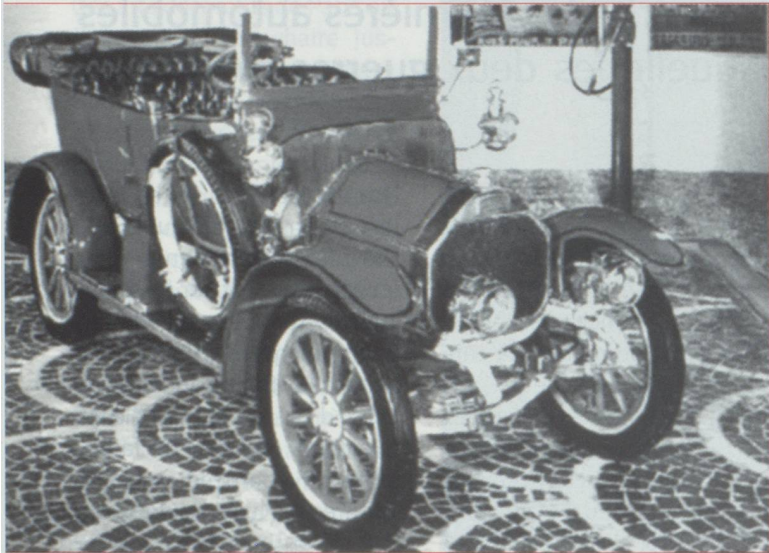
de luxe dédiées aux gens riches. Toutes ces automobiles sont destinées à une clientèle aisée, notables, médecins, industriels voire même les têtes couronnées. Et c'est le véhicule utilitaire

variés qui va permettre à la société Saurer de se développer rapidement.

Se spécialisant rapidement sur ce segment, Saurer devient le leader mondial du véhicule utilitaire et la Suisse à cette époque est considérée comme le berceau des poids lourds. L'une des principales réussites de cette entreprise est d'avoir très rapidement misé sur le marché international au contraire du marché suisse bien trop réduit. Le premier marché porteur pour ces camions est le transport de marchandises périssables qui demandaient des moyens rapides et modernes.

cadences et les coûts de production de la concurrence. En 1910, 85 % des camions Saurer produits circulaient à l'étranger mais, en 1950, cette part de marché descend en dessous des 5 %. Saurer est alors obligé de se spécialiser dans des constructions spécifiques à forte valeur ajoutée mais à très faible production. Le produit Saurer devient un véritable bien culturel. Il ne s'agit plus d'un simple camion Saurer, mais d'un objet d'identité nationale qui représente la qualité suisse... avec un prix "suisse".

Dépassant largement les niveaux de prix de la concurrence, la marque Saurer se spécialise dans un segment plus que restreint que sont les fameuses voitures postales alpines que l'on croisait à chaque tournant ou les multiples versions de camions de pompiers rouges avec leurs phares orientables, leurs cabines avancées et leurs klaxons multi-tons. Tous ces camions sillonnaient la Suisse, se faisant



Martini

Suisse. Réputée pour ses voitures affûtées remarquées lors du deuxième salon de Genève, l'entreprise arrive à passer la Première Guerre mondiale mais l'essor économique qui suit l'après-guerre et surtout la mise en place d'une logique de production à la chaîne ne permettent pas à la société Martini de contenir la concurrence européenne. Elle ferme début 34. Elle aura produit 3 600 véhicules... Il doit en rester moins d'une trentaine dans le monde actuellement.

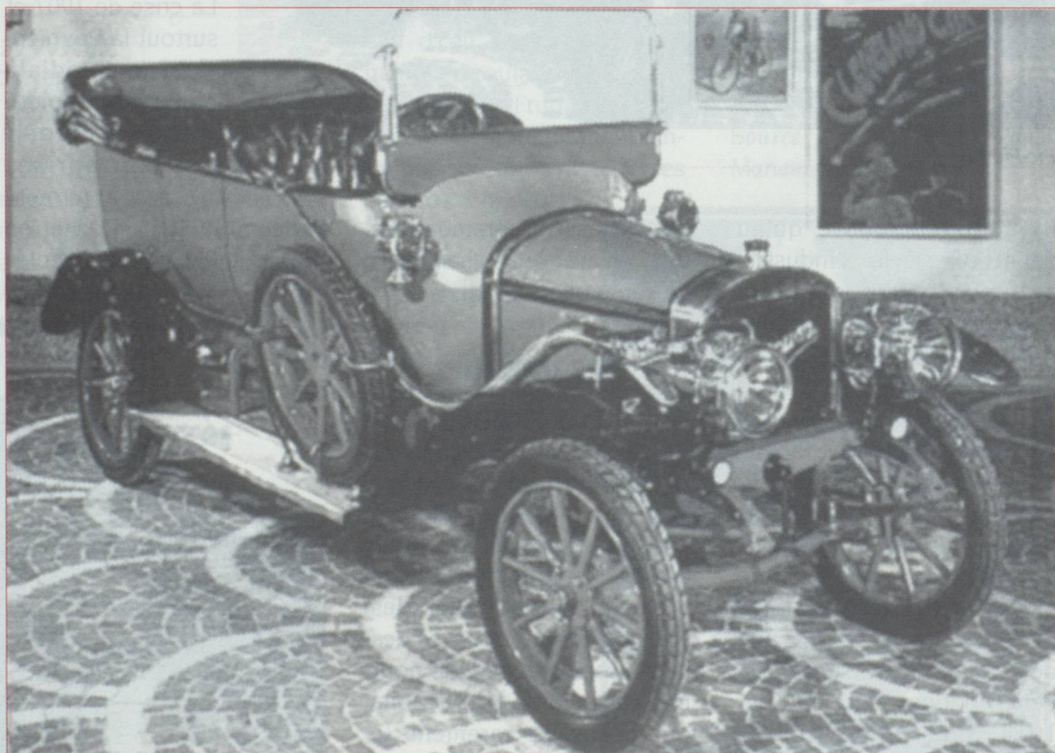
Le berceau du poids lourd

Beau comme un camion ! Voilà ce que pourrait être le slogan de la seule société helvétique qui a réussi à traverser toutes les épreuves industrielles de ce siècle. Fait étonnant, dès 1900, la population suisse critique très fortement ces voitures

(camion, bus, voiture de pompiers, ambulance, tracteur) apportant à l'ensemble de la population helvétique des avantages divers et

Un véritable bien culturel

Avec l'éclatement de la Première Guerre mondiale, c'est l'armée qui devient le premier demandeur de véhicules utilitaires tels que les transporteurs de troupes. Mais Saurer ne peut tenir les



Turicum

doubler par la Rolls-Royce suisse, autrement dit la superbe Pic-Pic.

La Rolls-Royce suisse

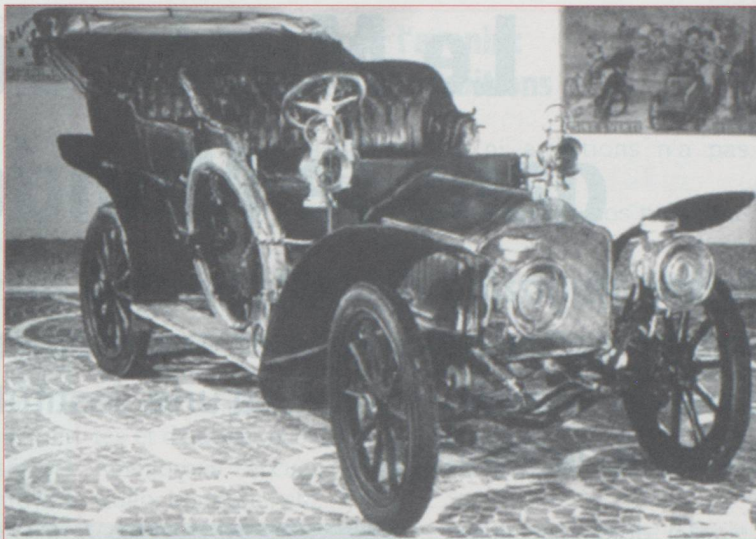
Le duo Piccard-Pictet démarre ses activités dans le domaine automobile par la réalisation de moteurs de voitures de course pour les frères Dufaux. Suite à de nombreux succès, ils décident de se lancer dans la réalisation de la Rolls-Royce suisse en 1906. C'était au départ des voitures ayant des lignes très classiques, proposant une belle réalisation au niveau de la carrosserie et motorisées par des moteurs de qualité.

Leur réputation de robustesse et de fiabilité les fit choisir par l'armée suisse. Au cours de la Première Guerre mondiale, l'armée suisse s'équipa de nombreux modèles qui survécurent jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. Mais la production étant trop faible, les ventes chutent en face des très faibles prix de la concurrence et Piccard-Pictet fait faillite en 1920.

Dès le départ, la Suisse a suivi l'engouement pour l'automobile comme partout en Europe avec de nombreux constructeurs produisant des voitures de qualité en très petite quantité. La déclaration de la guerre de 1914 provoque alors un fort coup d'arrêt pour l'ensemble des constructeurs. Les ouvriers sont toujours présents mais les moyens d'approvisionnements en matière première sont très fortement réduits. Toute l'Europe produit du matériel militaire sorti de ses propres usines nationales et de nombreuses sociétés suisses doivent fermer dans un pays totalement désorganisé à la sortie de la guerre. Enfin les quelques rares fabricants d'automobiles

suisse qui survivent n'ont pas pu passer le principal tournant de l'automobile moderne, c'est-à-dire la démocratisation de la voiture avec la mise en place de lignes de production pour obtenir des voitures à des prix les plus bas. Seul Saurer se spécialisant dans le véhicule utilitaire a su rester dans nos mémoires. Et aujourd'hui le recensement fédéral précise qu'il ne reste plus que 3 500 personnes travaillant dans l'industrie automobile.

Pour des voitures de cette époque, on considère généralement qu'il ne reste environ que 1% de la production grâce notamment à quelques



Pic-Pic 6

collectionneurs fous et acharnés. Si vous avez la chance de voir passer dans nos montagnes une rescapée de cette époque, n'hésitez pas à arrêter son conducteur qui le plus

souvent vous fera monter dans son automobile et vous en racontera toute l'histoire. Bonne route.

FRANÇOIS MAROQUENE

Musique

Jean-François Bovard tire sa révérence

Le tromboniste vaudois Jean-François Bovard est décédé à l'âge de 55 ans. Musicien éclectique, il avait notamment composé la musique du couronnement de la Fête des vigneron 1999.

Aussi à l'aise dans le classique, le jazz ou le répertoire populaire, Jean-François Bovard était un compositeur particulièrement fécond. Il a signé des partitions pour des ensembles de cuivres, des chœurs, des orchestres symphoniques ou des formations de jazz ainsi que des musiques de scène, de ballet ou de film. En 2001, son œuvre a été couronnée par le Grand Prix de la Fondation vaudoise pour la promotion et la création artistiques.

Né en 1948 à Lausanne, Jean-François Bovard a étudié le trombone au Conservatoire de cette ville. Dès 1968, il a travaillé pour l'Orchestre de chambre de Lausanne et accompagné, entre autres, le chanteur et compositeur Pascal Auberson. En 1981, le Vaudois s'associe au quartette BBFC, en compagnie du saxophoniste Daniel Bourquin, du contrebassiste Léon Francioli et du batteur Olivier Clerc. Le groupe joue une musique expérimentale, proche du "free jazz". Il enregistre neuf albums et acquiert une renommée internationale. En 1987, le BBFC donne d'ailleurs un concert sur la grande scène du Festival de jazz de Montreux, un honneur rarement fait à un orchestre suisse. L'épopée prendra fin en 1991 avec la dissolution du groupe.

Jean-François Bovard, lui, poursuit sa course. Dès 1993, il crée plusieurs spectacles avec la Compagnie d'Eustache, un ensemble de trois trompettes, trois trombones, un cor, un tuba et une percussion. En 1997, la compagnie prend le nom de Bovard Orchestra. La formation se consacre dès lors à l'interprétation d'œuvres originales de compositeurs suisses pouvant réunir plus de trente musiciens.

Le musicien vaudois participe encore à Expo.02. Il signe l'une des compositions de la journée d'ouverture ainsi qu'une suite musicale pour harmonie interprétée lors de la Journée vaudoise. Sa dernière composition a été créée en avril 2003 à Bulle, sur un livret de Pierre Savary. Interprété par le corps de musique, cet ultime oratorio avait réuni plusieurs chœurs de la région.