

# Assemblée générale 2021



Une quarantaine d'adhérents se sont déplacés pour prendre connaissance de la situation de leur association. Une dizaine de procurations ont été envoyées, c'est peu. L'avenir de l'AAIMM, comme de toutes les associations, dépend de l'intérêt et de l'implication directe de chacun de ses adhérents. Nous comptons chaque jour sur vous pour poursuivre au mieux la mission de l'AAIMM dans la préservation et la diffusion des connaissances autour de la musique mécanique. Donnez-nous un mandat en béton, seul votre vote en fait foi.

Jean-Pierre Arnault, notre Président, ouvre la séance à 10h00 précises. La séance sera divisée en deux parties, l'approbation séparée des rapports moraux et des comptes successivement pour l'année 2019 et 2020. Ceux-ci ont été publiés dans nos revues MMV 113 et 119.

Le vote des adhérents les approuve à l'unanimité pour les rapports moraux et à l'unanimité moins une voix, celle de notre trésorier, pour les rapports financiers.

L'assemblée acte également la modification de nos statuts demandée par la direction départementale des Finances Publiques du Val de Marne, suite à notre reconnaissance en tant qu'Association d'intérêt général.

Un point '11b' est ajouté aux statuts de l'AAIMM qui stipule la : **Gratuité du mandat des membres dirigeants. Les fonctions d'Administrateur et de membre du bureau sont bénévoles et ne font l'objet d'aucune rémunération. Seuls les frais engagés pour l'accomplissement du mandat d'administrateur ou de membre du bureau peuvent éventuellement faire l'objet d'un remboursement, sur présentation de pièces justificatives, à condition d'être soumis au vote du Conseil d'Administration à la majorité absolue et de faire l'objet d'une présentation dans le rapport financier présenté à l'Assemblée Générale.**

La gratuité de la fonction a toujours été la règle que nous nous appliquons mais cela n'était pas spécifié par écrit. C'est donc chose faite.

Un dernier vote est réalisé pour le renouvellement du tiers annuellement rééligible de notre conseil d'admini-

nistration. L'un de nos conseillers, Jacques Blackstone a souhaité ne pas se représenter et Patrick Mathis a fait acte de candidature. Les quatre sortants et le nouveau candidat sont élus à l'unanimité des votes.

Le nouveau conseil d'administration se compose de : Jean-Pierre Arnault, Président ; Michel Trémouille, Trésorier ; Jocelyne Boizard, Secrétaire ; André David, Jean-Marc Lebout, Gérard Mougin, Vice-Présidents ; Yves Roussel, Rédacteur adjoint ; Jalal Aro, Jérôme Collomb, Patrick Desnoulez, Francis Diter, Alain Duchaussoy, Denis Lambotte, Patrick Mathis, Yolande Mauffrey, Conseillers.

Avant de lever la séance et au nom de tous les adhérents de l'AAIMM, Jean-Pierre remet solennellement le Diplôme d'Honneur de l'AAIMM à notre doyen et adhérent de très longue date Jean-Maurice Antigny. Toujours actif, il vient de publier, sous le pseudonyme de Jean d'Availles, son second roman 'L'enfant du lac' qu'il dédicace.

L'orgue Odin de Patrick Mathis entre en scène quand le verre de l'amitié est levé.



## Animations autour de l'Assemblée générale à Oingt en Beaujolais



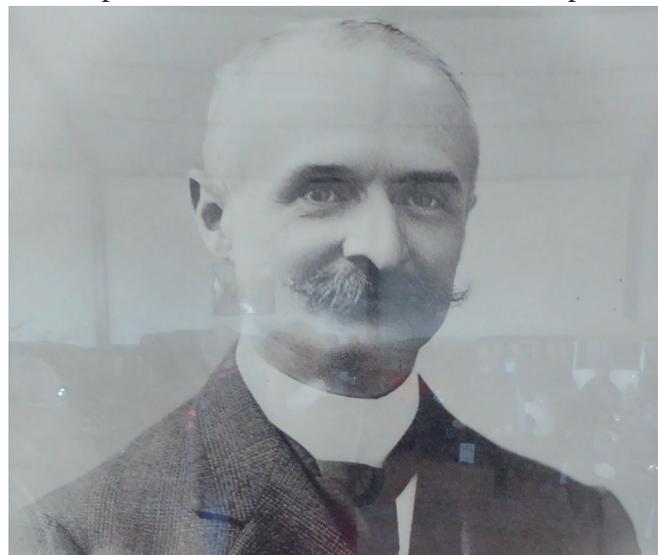
Annulée en 2020 puis reprogrammée pour le 17 octobre 2021, elle a pu se tenir notre Assemblée générale ; nous nous sommes, enfin, retrouvés 'en vrai' et pas par 'visio' ou téléphone.

Le programme de 2020, initialement concocté par Georgette et Gérard avec la complicité d'Annick et Antoine Duperray ainsi que celle de Pierre-Louis Freydière, s'est donc réalisé point par point en 2021 ! C'est cela l'AAIMM, une continuité sans faille.

Le samedi, en début d'après-midi, il y eut un intense moment d'effusion et de chaleureux serrages de mains à l'entrée de la Fondation Berliet, notre première visite.

Regonflés par ces retrouvailles, nous avons été pris en mains par Messieurs Brassler et Broutechoux, deux passionnés de l'histoire du camion en France et de l'emblématique marque Marius Berliet.

Autodidacte, Marius Berliet (1866-1949) construit un moteur et assemble un premier véhicule en 1895 dans un appentis de la maison familiale. Le second véhicule est construit en 1897 dans une annexe des ateliers de tissage de tissu parentaux (Berliet et Bellet) situé dans le premier



arrondissement de Lyon. Au décès de son père en 1899, il laisse l'activité de tissage à ses frères et aménage un atelier de construction automobile plus grand. Soucieux d'un développement rapide, il rachète en 1902 les ateliers de la marque de voitures Audibert et Lavirotte forts d'une superficie de 5000m<sup>2</sup> et de 250 ouvriers. Il poursuit l'activité cessée par la volonté des actionnaires d'Audibert et Lavirotte actant dans un PV d'assemblée générale : « qu'il n'y avait pas lieu de continuer la fabrication de voitures automobiles compte tenu de la crise que traversait cette activité.. ». Marius Berliet a une tout autre vision du potentiel de développement de l'automobile, il n'est pas encore question de camions à ce moment de la vie de l'entreprise. Une manne financière exceptionnelle viendra, en 1905, avec la cession d'une licence de fabrication de voitures Berliet aux Etats-Unis à la société ferroviaire American Locomotive Company (ALCO) désireuse de se développer dans le domaine automobile. Berliet intègre la locomotive chasse-buffle dans son sigle en mémoire de cette association fructueuse et elle y subsistera, schématisée, jusqu'en 1980.

Marius Berliet est visionnaire à plus d'un titre, il anticipe l'essor du transport par route des marchandises et donc du besoin croissant en camions. Les premiers sont assemblés en 1907 et son modèle CBA de 1913 arrive à point nommé lorsqu'éclate la Première Guerre mondiale. L'armée française en commandera plus de 15.000 durant les années de conflit. Durant cette période, la production d'automobiles est arrêtée complètement et remplacée par la fabrication d'obus et l'assemblage sous licence de chars Renault FT. L'usine de Vénissieux est la seule à disposer de l'équipement industriel nécessaire pour pouvoir réaliser la tourelle pivotante à 360° de ces chars. C'est dire l'avance technologique de l'entreprise. Celle-ci se retrouve aussi dans les recherches sur l'usage d'autres combustibles que l'essence jusqu'alors seule à être utilisée. Dès 1926, un moteur gazogène à bois cru est mis au point. En 1930, une motorisation diesel est proposée ; sur les 25.000 camions de type GDR construits en 17 ans d'existence, 45% roulent au diesel, 31% sont des gazobois et 24% des véhicules



*Camion modèle CBA, il compose la moitié du charroi de camions qui achemine la troupe, les vivres et les munitions sur la Voie Sacrée menant à la ligne de front durant la WWI. Celui-ci est aménagé en alambic ambulant allant de village en village pour distiller les jus de fruits fermentés.*

à essence. Berliet équipe une fourgonnette, modèle VTS, d'un petit moteur électrique, nous sommes en 1924, comme quoi cette technologie était déjà disponible et fonctionnelle. Comme nous le fait remarquer notre guide, les développements actuels du moteur électrique trouvent leur base sur ces premières expériences.

Dans l'entre-deux guerres, des législations favorisant le transport par rail plus que par la route compliquent la tâche des fabricants de camions français et freinent les ventes, donc aussi pour Berliet. Parallèlement aux camions, l'automobile continue à être produite mais la décision de son arrêt définitif tombe en 1939.

La seconde guerre mondiale fait chuter la production de camions de façon drastique mais une partie de ceux-ci sont livrés par obligation aux forces occupantes. Cette situation va provoquer la mise sous tutelle de l'entreprise à la libération mais Marius et ses fils, qui sont entrés dans le CA de la société, vont en récupérer la pleine propriété en 1949.

L'après-guerre est une période faste, la production est importante mais la concurrence l'est tout autant, cependant les camions Berliet peuvent capitaliser sur une image de robustesse, de fiabilité et d'un entretien aisé pour garder des parts de marché. Entre-temps Michelin est devenu l'actionnaire majoritaire du groupe Berliet. La crise provoquée par le choc pétrolier de 1974 précipite sa mise en vente. Pour éviter le rachat par Fiat de Citroën et

Berliet, l'état français fait pression sur Michelin. Citroën passe aux mains de Peugeot et Berliet aux mains de Saviem, la division camions de Renault. C'est le début de la fin, regrette notre guide, Saviem n'a pas la notoriété de Berliet dont la marque disparaît progressivement et définitivement en 1980 pour laisser place au losange de Renault. La division Renault Trucks qui a digéré Berliet sans en avoir tiré un réel profit passe ensuite aux mains du suédois Volvo Trucks.

Ce survol très rapide de presque quatre-vingts ans d'existence passe sous silence la petite production ferroviaire de Berliet, mais aussi celle de matériel roulant pour les pompiers, les autobus et autocars, les véhicules militaires de même que des camions fabriqués à quelques unités pour des usages très spécifiques tel le gigantesque T100.

La Fondation Berliet œuvre à la préservation de tous les types de véhicules portant le sigle de la marque mais aussi plus largement à celle du patrimoine français des véhicules poids lourds. Plus de 280 véhicules, toutes marques confondues, y sont conservés et entretenus.

Elle gère également un très important centre de documentation relatif à l'histoire du poids lourds en France.

Pour ceux qui veulent creuser ce sujet aussi inépuisable que celui de la musique mécanique, je ne peux que leur conseiller la consultation des sites Marius Berliet, Berliet ou celui de la Fondation.



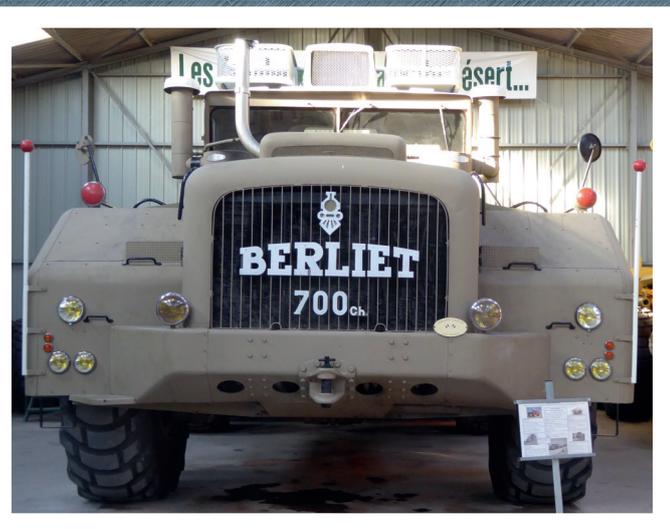
*Fourgonnette Berliet VTB de 1924 à moteur électrique.*



*Logo de la marque Berliet.*



*Berliet VDANG de 1938 modèle gazobois.*



*Il peut porter une charge de 50 tonnes et se déplacer aisément à travers les dunes de sable.*



*Logo des véhicules Berliet assemblés aux Etats-Unis par l'American Locomotive Company.*

L'AAIMM, une bande de potes comme on les aime  
Des gens drôles et un peu fous  
Qui font de la musique avec des machines à trous  
Chanter, danser, animer c'est là le but de ces passionnés  
Les fréquenter est un bonheur  
Ils sont tous bons, ils ont du cœur  
Président, secrétaire et trésorier  
Cette association est structurée  
Tous les ans ils organisent des sorties  
Je vous invite à y prendre partie  
Sorties organisées par Georgette et Gérard  
Vous verrez, c'est le panard !  
En tous les cas, je vous le dis  
Être avec eux efface les soucis  
Que longtemps vivent les instruments mécaniques  
Et disons-le tous en cœur.....  
En avant la Musique !

Martine et Christophe

Notre après-midi se poursuit par la visite à la famille Klauser qui nous a agréablement ouvert les portes de sa collection d'instruments de musique mécanique et d'art forain. Sous la plume de Philippe Beau, nous vous avons conté, dans Musiques Mécaniques Vivantes 105 de janvier 2018, l'histoire déjà centenaire de cette famille de forains lyonnais. A relire bien entendu.

Nous sommes accueillis par un Monsieur, bérét vissé sur la tête, se présentant comme Richard, le fils de Louis Klauser, héritier de la collection mais ne s'y connaissant pas trop bien et faisant toute confiance à son aide pour faire jouer les instruments. Il lui fait chercher la clé de sol pour faire démarrer un des orgues... ???

Le subterfuge est complet et perdure tout au long de la visite pour éclater à la fin de celle-ci, l'aide est Richard et le 'faux Richard' est Jacques Gautier, son ami et comparse dans cette mise en scène rocambolesque. L'art de la mise en scène, un art que les forains maîtrisent à la perfection et la plupart d'entre nous, qui ne connaissaient pas Richard, s'y sont complètement laissés prendre

Dans la pièce, un bel ensemble d'orgues et de nombreux sujets de manège nous attendent.

La démonstration débute avec un Limonaire 35 touches de 1910, celui-là même qui accompagnait le petit carrousel du Parc de la Tête d'Or toujours exploité par la famille Klauser. Ce manège du type Pêle-Mêle est sorti en 1930 des ateliers Henri Devos à Angers.

Vient ensuite un curieux Mortier 92 touches Idéal Orchestre. Curieux dans le sens où la façade donne l'impression que l'instrument a été coupé en deux, seule

la partie gauche ayant subsisté ! En fait, la salle pour laquelle il a été fabriqué était assez petite mais, par un jeu de miroirs, l'exploitant donnait l'illusion qu'il était de taille normale et symétrique. Pour arriver à obtenir cet effet, l'orgue ne devait donc présenter qu'une demi-façade. Logique et ingénieux...

Un Gasparini 87 touches prend le relais et nous joue la valse 'Vesuvio' de Joseph Rico, la première composition de ce musicien italien installé à Paris et qu'il joua, avec son orchestre, à l'Exposition universelle de Paris en 1900.

Le dernier orgue de rue à s'exprimer est un Aimé Koenigsberg (Mirecourt 1877- Anvers 1921). Reconstitué par Carl Frei, il a la sonorité typique des orgues hollandais. Un beau répertoire l'accompagne dont des cartons composés par Tom Meijer.

La collection comporte aussi un intéressant orgue de cinéma. Louis Klauser l'a acquis après la fermeture du cinéma Clichy Palace à Paris en 1993 et avant la démolition du lieu qui a suivi. L'orgue, de fabrication hollandaise, a été construit en 1929, il n'était pas à jeu automatique mais a été modifié par la suite. Il y a sept jeux de tuyaux et de nombreuses percussions : grosse caisse, tambour, cymbale, wood-block, sifflet, sirène, grêle, gong, carillon à tube etc... Il possède donc toute latitude pour sonoriser, à l'ancienne, un film.

Un sympathique verre de l'amitié nous réunit dans la cour intérieure de la propriété et qui clôture la visite de cette collection enchantée. Un tout grand merci à Rollande et Richard et sans oublier Jacques...



*L'art forain est omniprésent avec une multitude d'animaux divers et variés ayant orné les métiers et fait tourner tant d'enfants émerveillés et en quête de rêve. Celui-ci, à bascule, est une représentation du Pierrot donnant aubade à la lune, un sujet plein de poésie. Remarquez la ceinture servant d'attache de sécurité.*



*Publicité spécifique insérée dans un journal dédié au cinéma, datée de 1924.*



*L'orgue Gasparini 87 touches.*