



La dernière des voitures Chameroy

En 1997, la découverte d'une vieille affiche publicitaire du début du XXe siècle dans une brocante de la région d'Auxerre (1) incita la Société d'Histoire à s'intéresser à la Voiture Chameroy, conçue et produite au Vésinet entre 1907 et 1911.

Elle avait été présentée dans plusieurs salons d'Automobiles et, sans grand succès, dans des épreuves sportives de vitesse et d'endurance comme il y en avait beaucoup à cette époque. Si nous ne sommes pas parvenus alors à retrouver ne serait-ce qu'une photographie de cette voiture, nous avons découvert une intéressante famille d'inventeurs, les Chameroy, qui se sont illustrés dans divers domaines : tuyaux, robinets, systèmes de pesage, outillage, bandages de roues (ancêtres du pneu) etc.

Un des membres de cette dynastie, qui s'étend du début du XVIIIe siècle au début du XXe, vint s'installer vers 1883 au Vésinet où il travailla à de nombreux brevets. Il s'appelait Hippolyte Chameroy. Il s'est particulièrement consacré aux «bandages antidérapants» qui équipaient les roues des premières automobiles avant que les systèmes gonflables de Michelin ne s'imposent. Il reste de cette activité, outre les brevets et quelques articles techniques, de savoureuses publicités qui se démarquent nettement des règles du genre en vigueur aujourd'hui.

Hippolyte Chameroy, qui fut très actif dans la communauté vésigondine, habitait avec sa famille au 89 avenue Centrale (notre avenue Georges Clemenceau). En 1887, il fut un des membres fondateurs de l'Espérance (société de gymnastique et de tir) dont il devint président. En 1888, il entra au Conseil municipal où, plusieurs fois réélu, il siégera jusqu'à sa démission en 1901. Il partageait avec Aimé Foucault (maire en 1887-88) un anticléricalisme militant et un attrait pour la franc-maçonnerie. Ils marièrent leurs enfants.

En 1904, Emile et Albert Chameroy, les plus jeunes fils d'Hippolyte, obtinrent une patente pour exploiter les brevets de leur père. Un atelier fut ouvert «route de Sartrouville, au Vésinet, près de la Gare du Pecq» pour produire, commercialiser et perfectionner le bandage antidérapant Chameroy. Mais celui-ci fut vite surclassé par les systèmes pneumatiques.

En 1908, l'Entreprise Chameroy avec Emile pour seul patron, changea de statut et se lança dans la production d'une gamme de «voiturettes» : Type A (3 cv) ; Type B (4 cv) ; Type C (6 cv ½) ; Type D (9 cv) fonctionnant selon des brevets d'Hippolyte perfectionnés ensuite par Emile. La principale originalité de ces machines résidait dans leur système de transmission à courroie.

Étaient proposés à la vente, soit des châssis nus, sans pneus, soit des voitures complètes avec carrosserie à la demande. On ignore combien de ces véhicules furent mis en circulation. Probablement pas beaucoup. Les grands ouvrages encyclopédiques sur l'automobile (français ou étrangers) recensent généralement les Établissements Chameroy mais ne leur consacrent au mieux que quelques lignes, voire quelques mots.

Après 1911, l'Entreprise Chameroy disparut et Emile, qui habita au moins jusqu'en 1930 au 71bis route de Montesson, sera recensé comme « représentant de la marque Kap ».



Et les voitures ?

Durant plus de vingt ans, nos recherches pour en retrouver furent infructueuses. Il en restait pourtant une, une seule semble-t-il, et nous avons retrouvé sa trace grâce à M. Mario Montanaro, expert en automobiles de collection, qui nous a aimablement fourni de précieuses informations. Après avoir été exposée avec la Collection Broual dans le musée de Briare [2] entre 1964 et 1992, elle était invisible depuis la fermeture du musée. Maurice Broual y avait rassemblé des modèles rares, des marques disparues, du temps du bouillonnement inventif de constructeurs artisanaux qui se lançaient dans des fabrications hasardeuses, essayant toutes les techniques possibles et donnant naissance à des machines qui sont aujourd'hui encore de précieux témoins de cette inventivité.

On remarque ses bouchons de roues marqués « CHAMEROY – voitures à courroie – Le Vésinet – S & O ». Le moteur doit avoir au moins 9 chevaux, c'est un beau 4 cylindres en V très fermé. Il est transversal pour entraîner la poulie à trois étages. Le châssis est donc très large à l'avant, ce qui explique l'imposant radiateur.

Seule la roue arrière droite est entraînée par une chaîne. La Chameroy n'a donc pas de différentiel. La suspension se fait par ressorts demi-elliptiques sur essieu tubulaire et par ressorts 3/4 elliptiques à l'arrière. Le dispositif spécial de tension de la courroie (embrayage) et les deux poulies à trois diamètres (vitesses) qui relient cette courroie sont présents et ont été décrits dans le brevet n°346.566 de 1904. Tout le dessous du châssis est protégé par une tôle pour éviter les projections d'eau sur la courroie. La carrosserie, refaite, est un confortable tonneau à siège avant basculant. Les Automobiles Chameroy ont réussi à mettre au point un système original de boîte de vitesse à embrayage par courroie en ayant résolu la principale difficulté qui est celle de la tension. Même si le système Chameroy n'a pas fait école, il subsiste cet exemplaire, le seul connu, qui fonctionnait encore du temps du musée.

Jean-Paul Debeaupuis

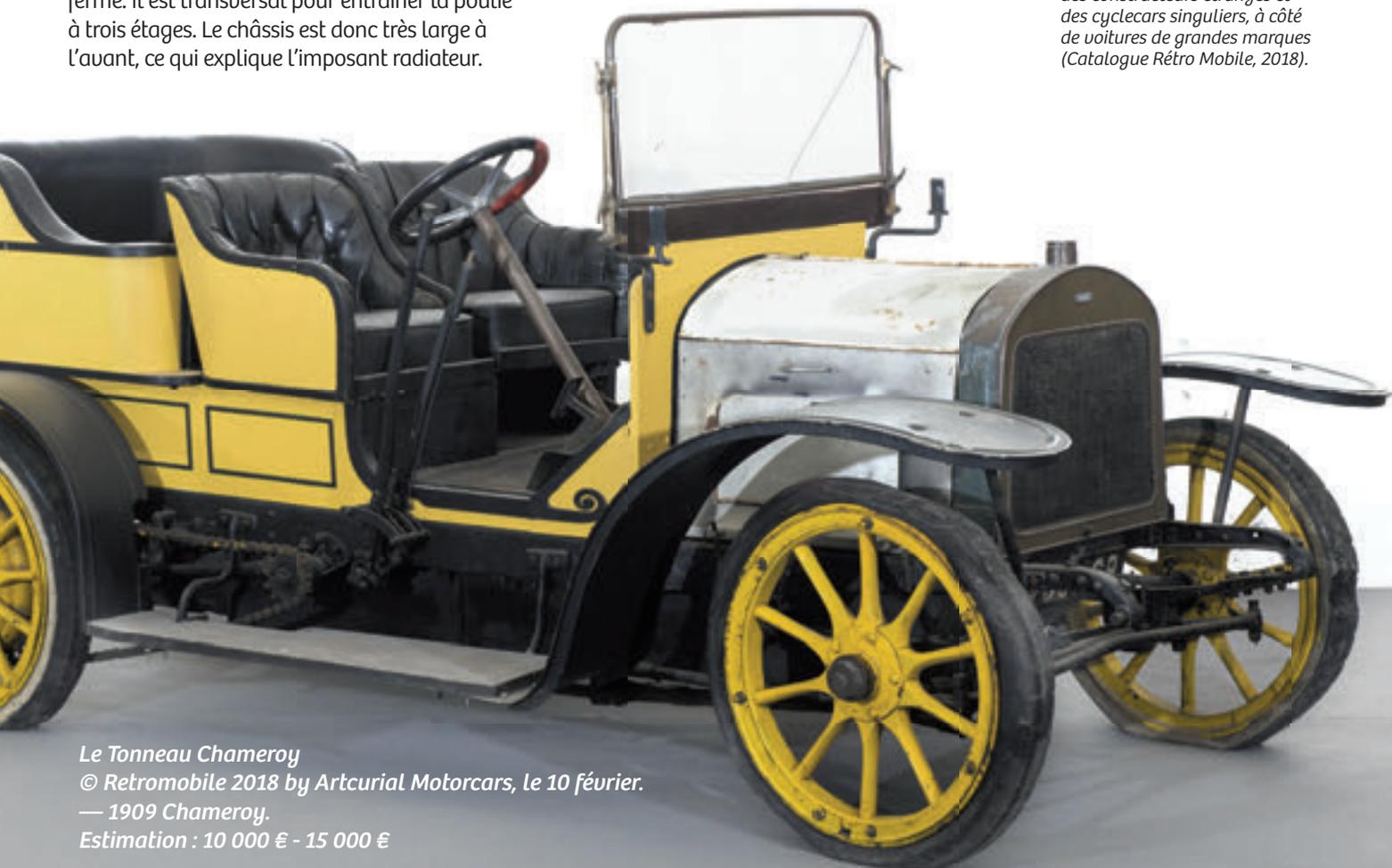
Vice-président, Société d'Histoire du Vésinet



Notes et sources :

[1] Voir *Le Vésinet*, la revue n°6, juin 1997.

[2] Aménagé dans un ancien four à chaux de la ville du célèbre pont-canal au-dessus de la Loire, on y découvrirait des voitures bigarrées, des constructeurs étranges et des cyclecars singuliers, à côté de voitures de grandes marques (*Catalogue Rétro Mobile*, 2018).



Le Tonneau Chameroy

© Retromobile 2018 by Artcurial Motorcars, le 10 février.

— 1909 Chameroy.

Estimation : 10 000 € - 15 000 €