

Périple d'un Yerrois de Paris à Cannes à bord d'une Ariès 18 HP en 1909

Maurice Gossiôme et Fernand Albarel, qui habitent alors Paris, décident fin 1908 de rejoindre en automobile des membres de leur famille en villégiature à Cannes. Conscients de la distance à parcourir, des difficultés du parcours, ils ont soigneusement planifié leur voyage et sont accompagnés d'un mécanicien dont l'identité ne nous est pas connue. A leur retour, Maurice Gossiôme a écrit la relation de leur périple. C'est cette relation que vous allez lire. Le texte en caractères droits est la copie du récit manuscrit de Maurice Gossiôme.

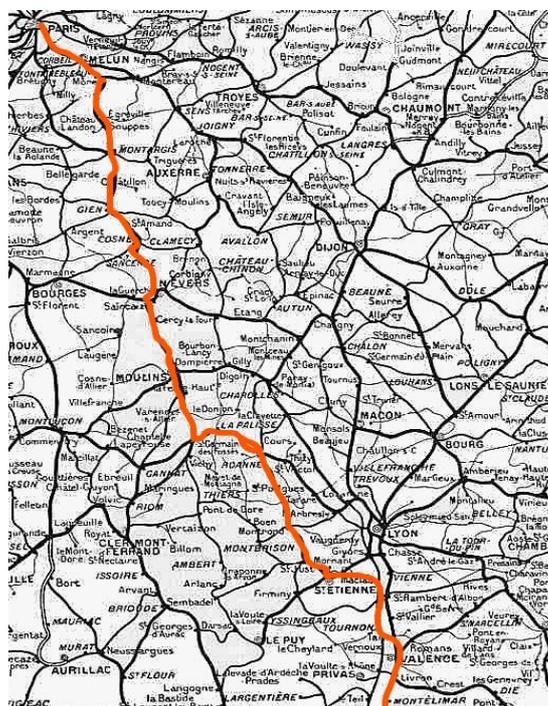
136, RUE DE LA POMPE
T. 669.33

Yerrois Paris - Cannes

1^{ère} journée - Paris

12 ^h 1/2	
164 k. Joinville	12 ^h 55'
27 k. Etampes	1 ^h 10'
63 k. Fontainebleau	2 ^h 5'
70 k. Nemours	2 ^h 15'
104 k. Montargis	3 ^h 5'
145 k. Briare	4 ^h 5'
176 k. Cosne	4 ^h 55'
191 k. Pouilly	5 ^h 15'
205 k. La Charité	5 ^h 35'
217 k. Pougues	5 ^h 55'
229 k. Nevers	6 ^h 15'

La première étape est terminée
on couche à Nevers.



2^{ème} journée -

229 k. Nevers - départ	7 ^h 30'
152 k. 5 ^{ème} Pierre le Montier	8 ^h 5'
278 k. Moulins	8 ^h 45'
307 k. Varennes sur Allier	9 ^h 30'
318 k. La Palisse	9 ^h 40'
357 k. La Paludière	10 ^h 40'
380 k. Roanne	11 ^h 10'
418 k. Feurs	12 ^h 10'
460 k. St Etienne	1 ^h 15'
Déjeuner	
460 k. St Etienne	2 ^h 30'
486 k. Bourg Argental	3 ^h 10'
504 k. Annonay	3 ^h 35'
538 k. Tournon	4 ^h 25'
550 k. Tain	4 ^h 40'
568 k. Valence	5 ^h 40'
613 k. Montelimar	6 ^h 20'

On couche à Montelimar.

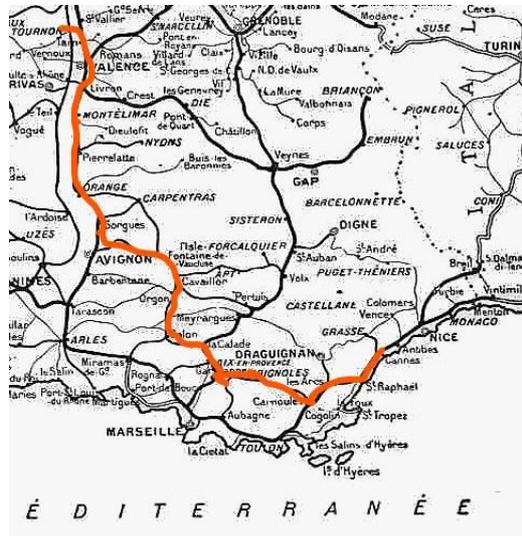
3^{ème} journée -

613 k. Montelimar	7 ^h 30'
634 k. Rioullet	8 ^h 00'
664 k. Orange	8 ^h 45'
692 k. Avignon	9 ^h 30'
718 k. Orgon	10 ^h 05'
766 k. Aix	11 ^h 20'
804 k. 5 ^{ème} Marsein	12 ^h 15'
823 k. Brignoles	12 ^h 45'
Déjeuner	
823 k. Brignoles	2 ^h 00'
847 k. Le Luc	2 ^h 35'
897 k. Tréjus	3 ^h 50'
921 k. Cannes	4 ^h 30'

Tout le monde descend

FIN

Ci-dessus et ci-dessous étapes prévues du parcours effectué en presque totalité sur la route nationale 7. Nos automobilistes, optimistes, avaient prévu une durée de route d'un peu plus de 24 h, ce qui sur 923 km imposait de « tenir » une moyenne de presque 40 km/h ! Le lieu de passage du Rhône reste imprécis.



Voyage de Paris à Cannes

Via : Juvisy, Fontainebleau, Nemours, Montargis, Briare, Cosne, Pouilly, Pougues, Nevers, Moulins, Varennes-sur-Allier, Lalapalisse, La Pacaudière, Roanne, Feurs, Saint Etienne, Bourg l'Argental, Tournon, Valence, Montélimar, Pierrelatte, Orange, Orgon, Saint Maximin, Brignoles, Le Luc, Fréjus, Cannes.

Nous partons le 1^{er} Janvier 1909 par un temps atroce ; depuis le mardi 29 décembre 1908, Paris était envahi par la neige, et l'administration de la voirie ne s'est pas pris aussi tôt que les autres années pour faire déblayer les rues.

Dans certaines chaussées les voitures ne pouvaient plus circuler : il y avait 20 centimètres de neige, ce qui est très rare à Paris.

Malgré tout nous n'avons pas eu peur d'accomplir un raid de 900 kilomètres.

Avec notre 18 H.P. Ariès, nous ne craignons pas la panne¹.

A Villejuif, nous faisons essence, et après avoir parcouru plusieurs lieues, nous passons devant « Port-Aviation ». Par malheur, nous ne voyons pas Delagrange voler, parce qu'il n'était pas encore revenu du 1^{er} Salon de l'Aéronautique qui a eu lieu du 24 au 30 décembre 1908.

Nous admirons les belles fontaines placées sous le règne de Louis XIV sur le pont de l'Orge, petite rivière qui se jette dans la Seine à Athis.

¹ Mais on emmène un mécanicien !!

A Essonnes nous revoyons la maison où l'an dernier nous avons fait une embardée occasionnée par le cheval d'une fruitière qui s'était mis en travers de la route au moment où nous passions.

Nous côtoyons Fontainebleau et nous nous engageons sur la route de Nemours. Nous traversons l'aqueduc de la Vanne dont les eaux desservent Paris.

Nous arrivons à Nemours.

Là nous nous sommes trompés de route ce qui ne nous était pas encore arrivé. Nous côtoyons le Loing après avoir retrouvé notre chemin, et nous arrivons à Montargis.

Naturellement nous passons Montargis sans nous arrêter et un peu plus loin nous nous trompons encore de route.

Un fermier nous renseigne, et nous faisons marche arrière et l'on s'empresse de rattraper le temps perdu.

A Briare, je descends pour acheter du pain afin de manger en route car lorsqu'on part pour un tel raid, il ne faut pas oublier d'emporter de quoi se soutenir.

En cas de panne il est bon d'avoir des provisions.

Nous nous réinstallons dans l'auto.

A huit heures nous entamons le pain et le saucisson que l'on avait emporté de Paris.

A neuf heures, on n'était qu'à Cosne. Suivant l'horaire nous devons aller coucher à Nevers, vu l'heure tardive nous décidons de s'arrêter dans cette petite ville du Nivernois, un peu déçus d'avoir déjà cinquante kilomètres de retard.

Nous avons l'espérance de les rattraper en allant le lendemain coucher à Montélimar comme l'indiquait l'itinéraire.

Le lendemain matin, neige jusqu'à Nevers : nous passons par Pouilly, La Charité, Pougues.

A quelques kilomètres de Nevers, la voiture fit tout à coup un tête-à-queue formidable, et au lieu d'aller dans la direction de Cannes, nous retournons vers Paris, c'est très agréable. L'antidérapant d'arrière Continental avait coincé l'enveloppe entre la tringle et la jante, on est obligé de dégonfler et de regonfler le pneu ce qui nous a fait perdre dix minutes.

Hélas à partir de ce moment nous ne faisons que du 8 à l'heure de moyenne à cause du maudit verglas épais de 5 centimètres, qui recouvrait la route.

Nous traversons Moulins et une heure après nous déjeunons à Varennes sur Allier.

Deux heures et demi : Départ.

On continue à rouler sur la glace, et à quelques mètres d'un passage à niveau qui se trouve à l'entrée de La Palisse, nous faisons encore un tête-à-queue, mais moins dangereux que le premier car on allait très lentement. Nous traversons Lapalisse et nous nous engageons sur la route de Roanne.

Jusqu'à La Pacaudière, petit village en pleines montagnes, il nous est arrivé plusieurs fois de rester en panne au milieu d'une côte :

On commence à grimper en seconde vitesse, mais comme le moteur chauffe, on veut repartir en première, rien que de débrayer fait arrêter la voiture.

Les antidérapants patinent sur la glace et on est bloqué !

Après avoir essayé tous les trucs possibles : pousser la voiture, se mettre de biais etc, etc, on finit par repartir ; avec ce système là, on arrive à La Pacaudière à Sept heures, on se dit : « On va coucher ici, il n'y avait que de toutes petites auberges, on renonce à notre projet, on dine et on repart pour Roanne à neuf heures du soir.

Après deux heures de route, nous arrivons non sans avoir panné au milieu des côtes plus d'un fois.

C'est ici que finit la seconde journée qui je crois est bien remplie.

Le lendemain, nous quittons Roanne aux environs de 8 heures et nous sommes allés déjeuner à saint Etienne en passant à côté de Saint-Galmier. Vers cet endroit nous avons eu une route droite pendant plus de 10 kilomètres, épatant pour la vitesse, mais la glace qui persistait toujours nous en empêcha.

Nous arrivons à Saint-Etienne, nous déjeunons et nous repartons. On commence à entrer dans les Monts du Forez, « Ah quelle traversée !! »

A peine sortis de Saint Etienne, la petite histoire qui nous était arrivée pas mal de fois la veille, recommença dans une côte raide et longue.

C'est le mécanicien qui fit ce coup là. Il était bien parti en 1^{ère} vitesse, et pour ne pas fatiguer par trop le moteur il eut l'idée de prendre la seconde ; mal lui en a pris, car la voiture s'arrêta, et on ne peut repartir qu'avec l'aide de cinq personnes qui poussèrent les roues et la carrosserie, c'est charmant !

On grimpe tant bien que mal la côte, et après avoir parcouru plusieurs kilomètres nous avons un spectacle d'une beauté merveilleuse : un bois de sapin couvert de neige !!! Cet admirable tableau nous paye un peu de toutes nos fatigues.

On voit même des skieurs qui étaient aussi épatés de nous voir que nous d'eux.

Pendant une quinzaine de kilomètres, nous avons un spectacle de montagne féérique au point que l'on pouvait se croire au Châtelet devant un chic décor.

Tout à coup nous sommes entrés dans un nuage où nous sommes restés pendant près d'une heure.

On s'arrête pour prendre de l'essence à Bourg-Argental village situé non loin d'Annonay. Là nous voyons deux types montés sur une voiture de course qui filent à 40 à l'heure, vitesse moyenne, mais qui sur le verglas qui continuait était très dangereux.

Je les vois faire deux embardées telles que je croyais qu'ils allaient se jeter dans une maison. AH ! Quels loopings !! Ils ne savaient même pas où ils allaient, ils passèrent 4 fois devant nous.

Nous repartons plus loin, on est obligé d'allumer les phares.

Nous obliquons sur une route à gauche afin d'éviter Annonay, ca qui nous aurait allongé de cinq ou six kilomètres.

Nous arrivons pour dîner à Tournon à 8 heures.

Nous dînons et à 9 heures nous repartons bravement pour Montélimar où nous couchons.

Nous nous arrêtons devant l'hôtel à 11 heures. Nous avons marché à une belle allure, car enfin le verglas était disparu.

Le quatrième jour, c'est à dire le lundi 4 Janvier, nous partons comme d'habitude à huit heures. Nous apercevons juché sur la crête d'une montagne le couvent des trappistes d'Aiguebelle. Il y avait à peu près une heure que nous roulions lorsque nous faisons notre

apparition à Orange. Cette ville est ornée de son célèbre théâtre antique et de remparts magnifiquement construits. On sort de la ville, et nous sentons un pneu dégonflé, heureusement on était devant le garage d'une localité non loin d'Avignon.

On prend de l'essence, on gonfle le pneu et en route.

Nous biaisons afin d'éviter Avignon ce qui nous aurait allongé de plusieurs kilomètres. Il y a à peine une demi-heure que nous avons quitté le garage que nous ressentons des secousses de pneus crevés. C'était celui qu'on avait regonflé qui était crevé. On prend le parti de changer chambre et enveloppe. Cette opération nous prend un quart d'heure.

Nous repartons et nous arrivons à Aix pour déjeuner à 12 heures $\frac{1}{2}$. A 1 heure $\frac{1}{4}$ nous repartons, nous passons à Brignoles où nous devons déjeuner et à quelques centaines de mètres d'un village dont le nom m'échappe : panne d'essence.

Heureusement que nous trainions avec nous depuis Villejuif un bidon de cinq litres : il nous sauva la vie. Nous le vidons dans le réservoir et en route.

Au premier village nous achetons dix litres de façon à ne pas être à court. Dans un bourg avant Fréjus, où nous reprenons de l'essence, le moteur se mit à faire un bruit pas ordinaire.

Le mécanicien regarde et dit que cela doit être une tête de bielle qui est desserrée, heureusement ce petit accroc ne nous empêche pas de rouler jusqu'à Cannes.

On repart et kilomètre par kilomètre nous gagnons Fréjus.

Plus que 35 kilomètres pour arriver au but.

On s'engage dans l'Estérel et au milieu des Montagnes on ressent pour la troisième fois les secousses de pneus crevés, on s'arrête et l'on s'aperçoit que le pneu qu'on avait réparé le matin était encore dégonflé. On regonfle, et on repart.

Après avoir roulé trois ou quatre kilomètres les secousses se font encore ressentir. On descend et on change la chambre. Comme il n'y en avait plus dans le coffre, obligés d'ouvrir la malle pour en prendre une.

On remonte le pneu et en route. Plus qu'une quinzaine de kilomètres !!

On y arriva le Lundi 4 Janvier 1909 mais avec 27 heures de retard !!!



La Voiture du périple HP 18 Ariès. Sur cette photo, au premier plan, se trouvent Maxime et Madeleine Gossiôme (qui ne faisait pas partie du voyage). Fernand Albarel est au volant.

Quelques précisions sur la marque automobile Ariès

La marque Ariès s'est illustrée dans le domaine de la voiture de luxe. Elle a été créée en 1903 par Charles Petiet à Asnières.

Ariès veut dire en latin « bélier », ce qui symbolise la force, l'audace et l'agilité, ce sont les qualités que Charles Petiet cherche à retrouver dans ses voitures, des voitures robustes et de qualité.

Au début de l'aventure, Ariès construit des voitures 2 cylindres, pour ensuite faire des modèles 4 cylindres.

En 1905, la G3 à 4 cylindres rallie l'usine de production, située à Villeneuve la Garenne, à Lyon en moins de 8 heures avec une consommation de 10 l / 100 km. Egalement cette année là, la marque pulvérise un record à 106 km/h.

L'usine construit également des omnibus qui seront les premiers à assurer le transport de voyageurs en milieu rural.

Ariès construit aussi des autobus à étage pour Londres, des taxis pour New York ainsi que des véhicules pour les compagnies de la Cordelière des Andes, de Lima, de Buenos Aires, du Caire, etc, etc....

En 1910, elle lance le 1^{er} moteur français à 6 cylindres en V.

Lorsque la 1^{ère} guerre éclate Ariès augmente sa production, plus de 3000 camions 18/24 HP seront fabriqués.

Après la guerre en 1918, la firme reprend la commercialisation des automobiles suspendue pendant la guerre.

S'ensuit la production de voitures de courses et participe à différentes courses telle que « les 24h de Belgique », « La coupe Florio », « les 6 h de Bourgogne », « Les 24 h du Mans »...

En 1938, la production des modèles qui avait fait preuve d'originalité, de performances exceptionnelles et d'un confort qui les faisaient souvent comparer à la marque britannique Rolls Royce cesse.