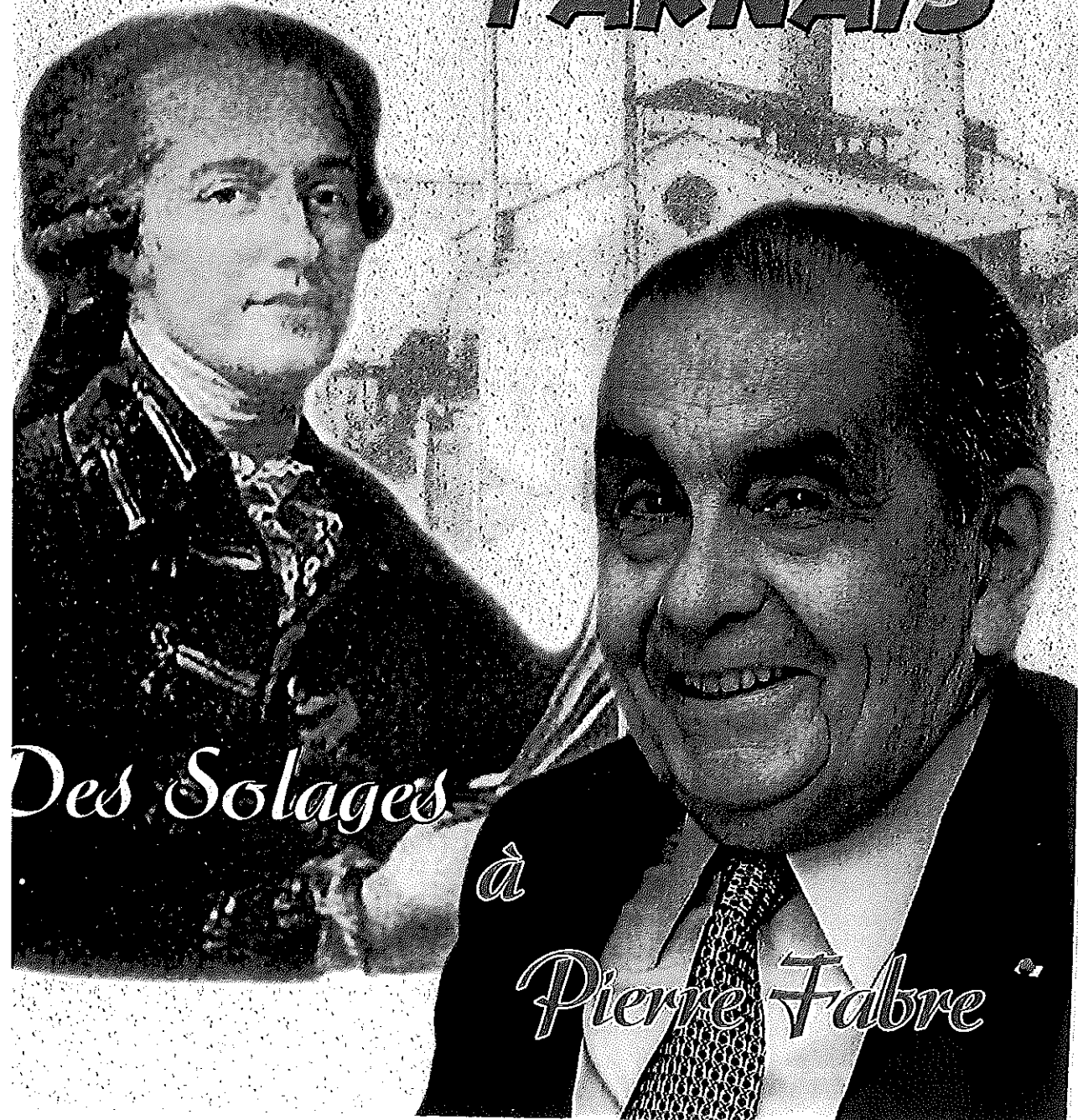


REVUE DU TARN N° 240

Hiver 2015

ENTREPRENEURS

TARNAIS

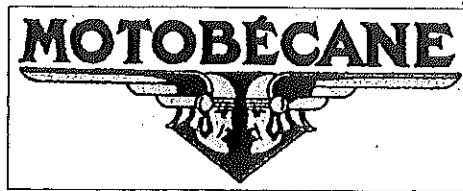


Des Solages

à

Pierre Fabre

Jules Bénézech, cofondateur de la société Motobécane



Motobécane... une marque française qui a eu son heure de gloire, au moment où la France se motorisait. Son créateur Jules Bénézech est tarnais.

re Sicard,
ingénieur est devenu
historien de sa
montagne tarnaise.
beaucoup publié
dans les « Cahiers de
la montagne ».

La société Motobécane fut pendant cinquante ans un fleuron de l'industrie motocycliste française. Leader du marché de l'entre-deux-guerres avec Peugeot et Terrot, elle produisit en 1949 la célèbre Mobylette, dont le nom passa dans le langage courant. Ses 125 cm³ remportèrent de nombreux titres sur tous les circuits du monde. Cette société n'aurait pu voir le jour sans la volonté et le talent d'entrepreneur d'un homme, Jules Bénézech, ingénieur électricien, natif de Viane dans le département du Tarn.

La jeunesse

Jules Germain Pierre Bénézech est né à Viane le 6 juillet 1891. Il est le fils de Pierre Bénézech, 53 ans, épicier, et de Suzanne Cambon, âgée de 44 ans, ménagère. Jules Bénézech a deux sœurs aînées, Marie, née en 1873, qui épousera Jean-Pierre Gantet originaire de Montredon-Labessonnié, et Alice Léa, née en 1880, mariée avec Jean Bouisset (dit Jules), natif de Colombières. A onze ans, le petit Jules obtient son certificat d'études, en se classant premier du département du Tarn. Jules prépare son entrée au collège de Castres. Après un brillant parcours secondaire, Jules est reçu à l'Institut d'Electronique de Grenoble (IEG fondé en 1900, qui deviendra plus tard INPG). Jules Bénézech est un esprit curieux, avide de savoir (il jugeait comme « utile » toute journée

lui apportant une quelconque connaissance) et cherchant une explication scientifique dans tout phénomène. Pierre Gaches relate dans un de ses ouvrages¹ comment Jules Bénézech lui expliqua le phénomène des feux follets qui effrayaient la population locale. En 1911, à la demande d'Elysée Gaches, maire de Viane, Jules Bénézech conçoit les plans de l'usine électrique de Gourp-Fumant. Il reçoit en remerciement un stylo-plume qu'il gardera tout au long de sa vie. Appelé sous les drapeaux en 1912, il entre à l'École de Télégraphie Electrique, puis est affecté au 24^{ème} Bataillon des Sapeurs Télégraphes, rattaché au 5^{ème} Régiment du Génie. En 1914, quand éclate la guerre, il est mobilisé dans ce régiment avec le grade de lieutenant.

Le parcours industriel

A la sortie de la guerre, Jules Bénézech entre comme directeur commercial chez Funck & Joras. Passionné de TSF, il s'associe en 1922 avec Jean Peyrouze pour créer la société Peyrouze & Bénézech, spécialisée dans la fabrication d'émetteurs de télégraphie. En 1923, Jules Bénézech fait la connaissance d'Abel Bardin par l'intermédiaire de son ami Charles Benoît. Abel Bardin et Charles Benoît travaillent tous deux dans la société SICAM qui fabrique des moteurs deux-temps et des voitures. Récemment remerciés, Charles Benoît et Abel Bardin viennent de s'associer



Jules Bénézech¹

pour créer un prototype de cyclomoteur (futur MB1). Mais des déboires financiers les obligent à interrompre leurs activités. C'est alors que le hasard intervient : Jules Bénézech rencontre dans un tramway un ancien camarade de régiment, Pierre Domanjou. Celui-ci travaille dans la société Carel, Fouclé & Cie dont le directeur, M. Bandolle, est aussi directeur de la Banque Nationale des Crédits. Jules Bénézech plaide la cause de ses deux amis et les aide à préparer le dossier qui sera présenté à M. Bandolle. Une démonstration du prototype est effectuée avec succès dans le Bois de Boulogne, et M. Bandolle accorde un crédit de 350 000 francs. Le 20 mars 1923, Jules Bénézech dépose au greffe du tribunal de commerce de la Seine la marque Motobécane, pour désigner « des cycles à moteur, des pièces détachées et des accessoires ». Le 24 août 1923, Abel Bardin et Charles Benoît contractent un bail pour des locaux industriels à Pantin, et le 29 août 1924, Les Ateliers de la Motobécane sont créés. Enfin, le 11 décembre 1924, Abel Bardin, Charles Benoît et Jules Bénézech s'associent pour constituer une société anonyme, reprenant l'objet de la société précédente, auquel est ajoutée la vente de moteurs, groupes électriques et motopompes. Le premier conseil d'administration nomme Abel

1 Patrick Barrabès – la mobylette universelle – p 175

2 Pierres Gaches - de 1900 à 1914. *La vie à Castres et à la montagne*, p 48

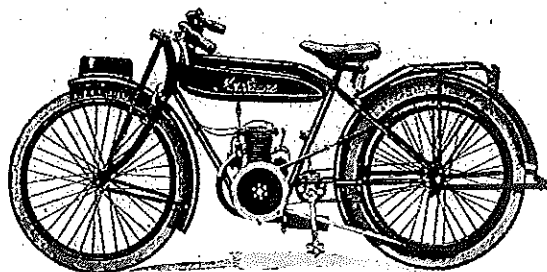
Jules Bénézech, cofondateur de la société Motobécane

Bardin au poste de Directeur général. En 1925 est créée la Société des Ateliers de la Motoconfort pour la production et la vente de motocyclettes. En 1926, Jules Bénézech toujours aux commandes de la société Peyrouze & Bénézech, crée la société Novi, chargée de fournir à Motobécane des magnétos, des alternateurs, et de vendre aux autres constructeurs et détaillants des systèmes d'éclairage électrique pour motocyclettes. En 1927, Jules Bénézech crée encore la Société de Construction radioélectrique, pour la production d'émetteurs, de condensateurs et de postes de radio. Il en confie la direction à son neveu, Pierre Gantet, ingénieur IEG. Jules Bénézech crée enfin une dernière société, la Polymécanique, chargée de la fabrication des moteurs pour Motobécane et Motoconfort, installée à Bobigny.

Durant toute cette période, tous les témoignages s'accordent: Jules Bénézech est un homme discret, courtois, à l'écoute de ses collaborateurs. Il ne prend aucune décision sans recueillir leurs remarques et suggestions. Son avis est écouté par ses associés Bardin et Benoît. Une grande amitié et un réel respect unissent les 3 B (Benoît-Bardin-Bénézech)², ainsi surnommés affectueusement par leurs employés.

La production

La première machine produite en 1924 est la MB1, d'après le prototype de Charles Benoît et Abel Bardin. Il s'agit d'une motocyclette légère de 175 cm³, simple et dépouillée, à deux vitesses, sans embrayage, pesant 38 kg, roulant à 40 km/h et coûtant 1425 francs. 150 000 exemplaires seront vendus. Jules Bénézech améliore les performances du moteur en réorientant les gaz du carter pompe vers le canal de transfert. Il déposera un brevet pour cette innovation.



Motobécane MB1³

Cette machine est suivie en 1926 par la MC1, motocyclette de 308 cm³, produite sous l'appellation *Motoconfort*, afin de ne pas entacher la marque *Motobécane* d'un éventuel échec. Les années 30 voient la production de *Bicyclettes à Moteur Auxiliaire (BMA)*. C'est également l'époque du *Bloc B*

3 D'après le témoignage de Claude Jeunesse (chef des essais Motobécane), recueilli par Didier Mahistre – Site internet cité.

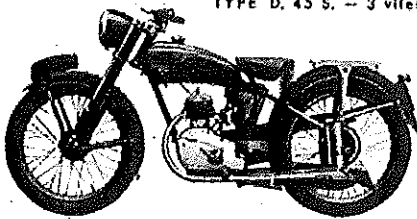
4 www.motobecane-club-de-france.org

(moteur 4 temps) qui équipera la série *B*, puis les séries *S* et *R* (motocyclettes⁴ de 250, 350 et 500 cm³), dont un exemplaire gagne le *Bol d'Or* en 1939. Après la Seconde Guerre mondiale, c'est la sortie de la D45, moto populaire par excellence, puis de la série *Z* (vélomoteurs de 125 cm³, et motocyclettes de 175 et 350 cm³).

LES VELOMOTEURS

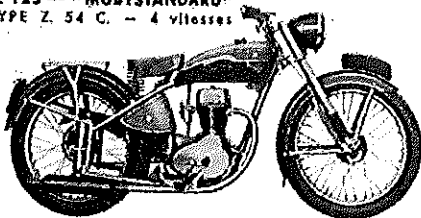
SAHS PEANS DE CONDUIRE — livrés avec pneus de 25X3 — Graissage laté-
ral par circulation latérale automatique, réservoir à essence 10 litres enroulé.

LE 125 cm³ "STANDARD LATÉRALES"
TYPE D, 45 S. — 3 vitesses



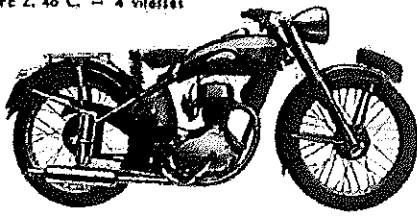
Moteur 4 temps à cylindres externes — commande des vitesses par sélecteur au pied — éclairage par volant magnétique.

LE 125 cm³ "MOBYSTANDARD"
TYPE Z, 54 C. — 4 vitesses



Moteur 4 temps à cylindres externes — commande des vitesses par sélecteur au pied — éclairage par volant magnétique.

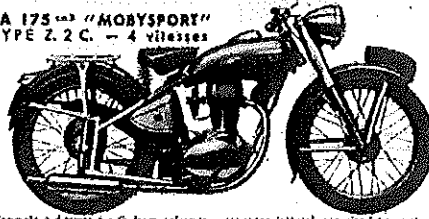
LE 125 cm³ "MOBYCLUB"
TYPE Z, 46 C. — 4 vitesses



Moteur 4 temps à cylindres externes — commande des vitesses par sélecteur au pied — éclairage par volant magnétique.

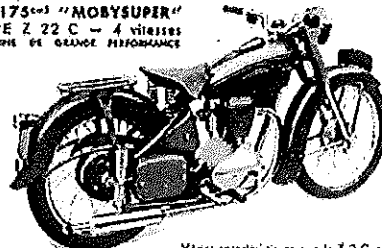
LES MOTOCYCLETTES

LA 175 cm³ "MOBYSPORT"
TYPE Z, 2 C. — 4 vitesses



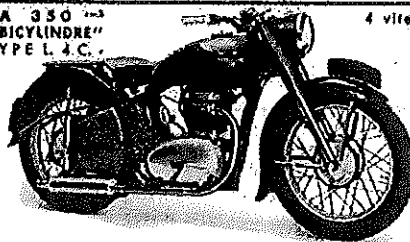
Moteur 4 temps à cylindres externes — graissage latéral par circulation latérale automatique — commande des vitesses par sélecteur au pied — éclairage et commande accélérateur par volant magnétique, réservoir et batterie — roue directrice avec moyeu à broche — joints et ressorts télescopiques — complet à l'exception des pneus 25 X 3.

LA 175 cm³ "MOBYSUPER"
TYPE Z, 22 C. — 4 vitesses
MOTOR DE GRANDE PERFORMANCE



Mêmes caractéristiques que la Z 2 C mais moteur spécial à graissage sous pression par pompe — cylindres monobloc à broche de 150 AR — longerons garde-boue et roue directrice — pneus AR 25 X 3, pneus AV 25 X 3 type.

LA 350 cm³ "BICYLINDRE"
TYPE L, 4 C. — 4 vitesses



Moteur bicylindre en ligne 4 temps à cylindres — 4 vitesses commandées par sélecteur au pied — cylindre et course 66 X 71 mm — cylindre 340 cm³ — cylindre et culasse en alliage léger — graissage sous pression par pompe — carburateur double corps avec un passage séparé par cylindre — embrayage à 6 disques livrés dans l'huile — éclairage double par volant magnétique et batterie avec source lumineuse — éclairage par volant à l'arrière. Batterie de 12 A. — essuie-glace — levier de gaz — fourche télescopique à l'avant et à l'arrière.

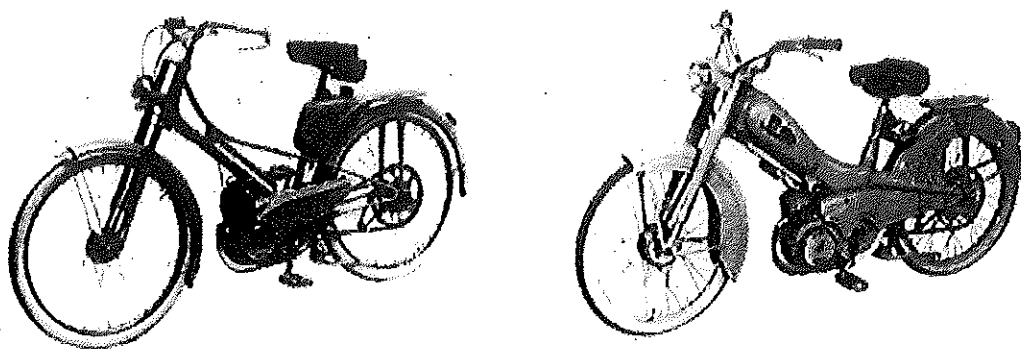
Catalogue de la série Z (1952)

Mais les difficultés économiques amènent la firme à étudier un modèle léger de bicyclette motorisée: « *Un vélo avec vent dans le dos permanent* », comme disait Charles Benoît. En 1949, la *Mobylette AV3* voit le jour. Il s'agit du premier modèle d'une longue lignée de cyclomoteurs, qui évoluèrent jusqu'au début des années 70 (structure tubulaire puis emboutie, embrayage et changement de vitesse automatiques, variateur, fourche télescopique...). Parmi eux, on peut citer la fameuse *Bleue* (AV 78 à 88), suivie par la *Chaudron* (AV89). Un modèle sportif est également commercialisé, la *SP50*, aux allures de petite motocyclette. Quatorze millions d'exemplaires sont produits, faisant de *Motobécane* le premier producteur mondial de cyclomoteurs. Ce succès commercial est assuré par un réseau de vingt mille agents commerciaux (à

5 Cyclomoteur = 50 cm³, vélomoteur = 125 cm³, motocyclette au-delà de 125 cm³

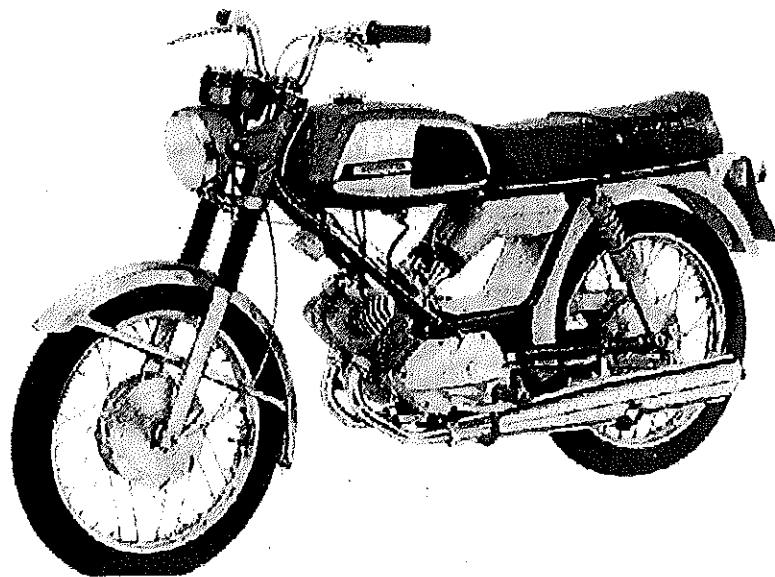
Jules Bénézech, cofondateur de la société Motobécane

Albi, la concession *Motoconfort* est tenue par Robert Bonnet, époux d'Hélène Bouisset, une des nièces de Jules Bénézech). Une nouvelle usine est construite à Saint-Quentin (Aisne) en 1951, puis à Rouvroy en 1960. En 1955, la *Mobylette* fait son entrée dans le dictionnaire⁵.



*Mobylettes AV3 (1949) et AV88 (1961)*⁶

En 1966, l'équipe dirigeante passe la main. La fin des années 60 marque le déclin : les grosses cylindrées ne font plus recette, le virage des scooters a été manqué et le chiffre d'affaires dépend de la seule *Mobylette* qui s'essouffle. La production de nouveaux modèles tels que le *Cady*, la *Mobyx* et de la *Série 50* n'y fera rien. Dans les années 70, *Motobécane* tente un retour dans le domaine de la motocyclette avec une 125 cm³ deux-temps, dont une version sportive gagnera le championnat de France, suivie d'une 350 et d'une 500 cm³ à trois cylindres.



*Motocyclette 125 cm³*⁷

6 Définition du Petit Larousse : cyclomoteur de la marque de ce nom. Abusivement, tout cyclomoteur quelle que soit sa marque. Familièrement, Mob.

7 www.motobecane-club-de-france.org

8 www.motobecane-club-de-france.org

En 1975, *Motobécane* prend le contrôle de *Vélosolex*, mais il est trop tard. La société *Motobécane* dépose le bilan en 1981, puis est rachetée en 1983 par *MBK Industrie*, elle-même rachetée par *Yamaha*. Les établissements de Pantin et Bobigny ferment. L'usine de Saint-Quentin continue actuellement à produire des modèles MBK et Yamaha.

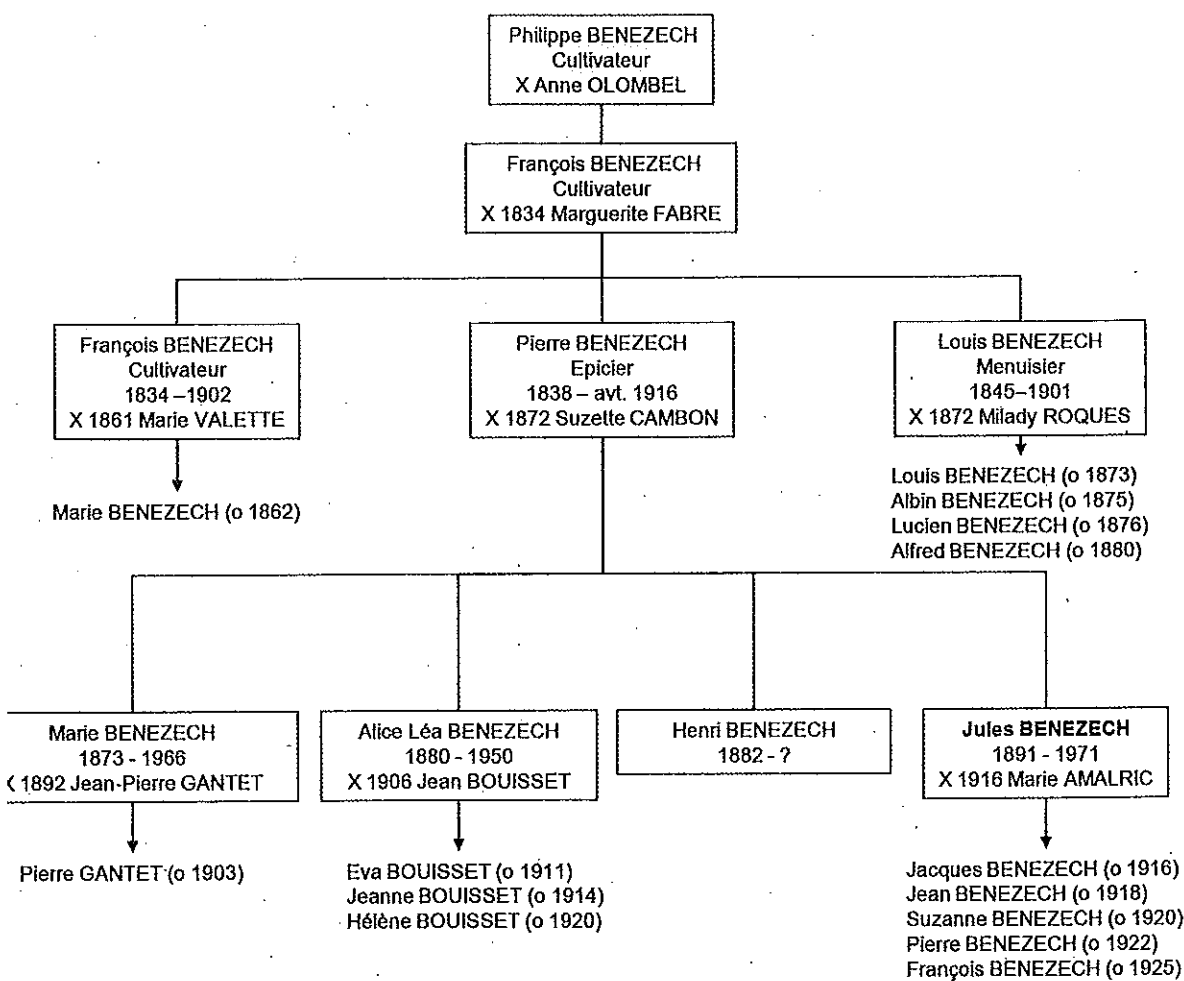
La famille et les attaches tarnaises

En 1916, lors d'une permission, Jules Bénézech a épousé à Mazamet Marie Jeanne Amalric, institutrice. De cette union sont nés cinq enfants : Jacques (né en 1916), Jean (né en 1918), Suzanne (née en 1920), Pierre (né en 1922) et François (né en 1925). Jules Bénézech associera progressivement ses enfants à son aventure industrielle :

- Jacques, après avoir obtenu des diplômes de l'École Bréguet et de l'École Supérieure d'Électricité, sera directeur général adjoint de la Novi de 1950 à 1981. Il fut le père en particulier de l'allumage électronique et de l'injection,
- Jean, diplômé de l'École des Hautes Études Commerciales (HEC), rentre en 1943 chez Peyrouze & Bénézech. Il sera par la suite administrateur des sociétés Novi, Motobécane, Motoconfort et Polymécanique,
- Louis Pouget, polytechnicien et époux de Suzanne, rejoindra la direction de la société,
- Pierre, docteur en médecine, sera médecin du travail dans le groupe Novi – Motobécane – Motoconfort – Polymécanique,
- seul François, médecin anesthésiste, exercera sa profession hors du groupe.

Jules Bénézech, très attaché à son village natal, retourne tous les étés à Viane. Il loue tout d'abord une maison proche de l'épicerie familiale, que sa sœur Léa a reprise avec son mari. Resté simple, il aime y retrouver ses amis d'enfance. Une fois sur place, il troque pour ses déplacements sa belle Jaguar pour une AMI 6 ou une « bleue ». Les riverains se souviennent de ses fils sillonnant les routes de la région sur leurs belles motos rutilantes. Jules fait par la suite aménager une résidence dans le hameau de Gijou puis, au début des années 60, fait construire au lieu-dit le « Causse » sa maison de la *Bénarié* (nom issu de la contraction des patronymes *Bénézech* et *Amalric*, terminée en « ié » comme beaucoup de propriétés de la région). C'est le lieu de rassemblement incontournable de toute la famille. Jules Bénézech y passe quelques étés et y accueille avec beaucoup de plaisir ses enfants et ses quinze petits-enfants.

Jules Bénézech, cofondateur de la société Motobécane



Petite généalogie de la famille Bénézech ⁸

Jules Bénézech décède en 1971 en son domicile de Neuilly-sur-Seine, à l'âge de 80 ans. Il sera suivi par son épouse en 1973. Ils sont tous deux enterrés dans le cimetière familial de Viane.

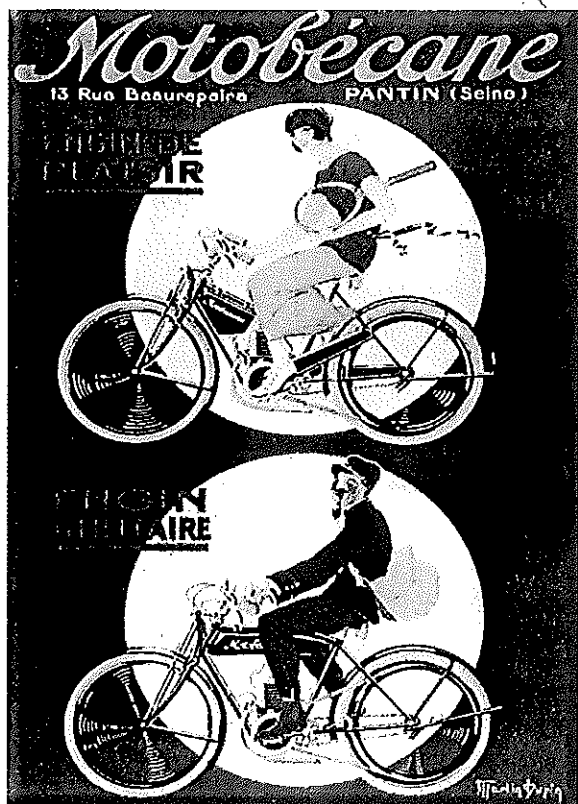
Remerciements

Mes remerciements vont à Mesdames Anne-Marie et Catherine Bénézech, ainsi qu'à Madame Nicole Caburet, respectivement petites-filles et petite-nièce de Jules Bénézech, pour l'intérêt et les compléments qu'elles ont apportés à cet article.

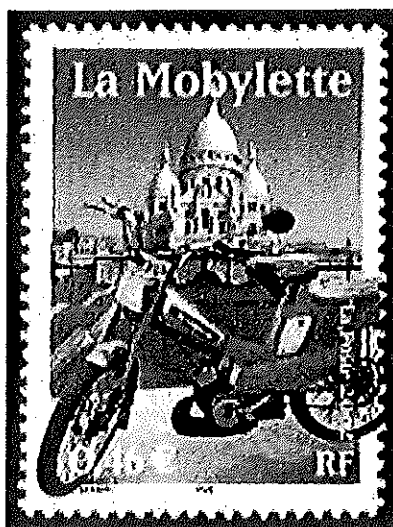
⁹ D'après les registres d'état civil de la mairie de Viane

Sources

- État civil de la commune de Viane
- *De 1900 à 1914... la vie à Castres et dans la Montagne* par Pierre Gaches — 1973
- *Motobécane – La mobylette universelle* par Patrick Barrabès – Éditions ETAI
- *La longue route de Motobécane* par Jean-Michel Dumay dans *Le Monde Magazine* n° 50 du 28/08/2010
- *La Protohistoire de Motobécane-Motoconfort* par Didier Mahistre sur www.motobecane-passion.fr
- Site Internet du « Motobécane Club de France » : www.motobecane-club-de-France.org



Première affiche publicitaire de la marque (1924)



Hommage rendu par la Poste à la Mobylette (2002)