



Luc Court, un constructeur lyonnais de génie.

Né à Rives (Isère) en 1862, Luc Court est diplômé de l'Ecole Centrale de Lyon en 1883. Le jeune ingénieur se montre passionné par les nouvelles applications de la science, en particulier l'électricité et les divers débouchés qui s'y rattachent.

En 1892, il fonde sa propre affaire de fabrication d'accumulateurs électriques à Lyon, rue Vauban, dans le quartier des Brotteaux, puis rue Robert, sur 3000 m²

D'un tempérament curieux de tout, Luc Court ne pouvait rester indifférent à l'essor de l'automobile. Dès 1898, il démarre des études préliminaires et dépose plusieurs brevets, notamment pour les transmissions et les changements de vitesses : il est d'ailleurs le premier à proposer un système de marche arrière.

Le prototype de la voiture n°1 voit le jour en 1899. Elle est équipée d'un moteur 8 cv, 2 cylindres, de conception « Luc Court » (photo à gauche)



Issues de l'amélioration de ce modèle, les voitures Luc Court sont très appréciées pour la rationalité de leur conception : commandes groupées sur la colonne de direction, accessibilité des - organes, excellente suspension.

A droite : derniers réglages du modèle 1901 dans la cour de l'usine...



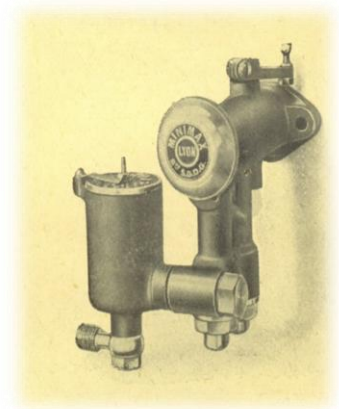
Des voitures au banc d'essai de l'innovation...

Luc Court est avant tout un inventeur. Il met au point et perfectionne tous les éléments de ses véhicules, faisant ainsi progresser la technique automobile sur le chemin de la modernité et de la fiabilité.

Entre 1898 et 1921, il déposera pas moins de 24 brevets...

Dès 1905, les voitures de la marque sont proposées avec moteurs 2 ou 4 cylindres et équipées de carburateurs Minimax à gicleurs multiples... inventés par Luc Court, lui-même !

Double Phaéton de 1908



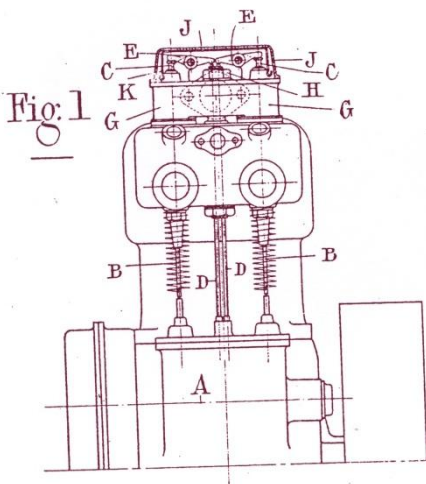
Brevetés en 1903, ces carburateurs à dépression constante donnent au moteur une souplesse et un silence remarquables pour l'époque.

Parmi ses inventions les plus importantes, on peut citer aussi :

La marche arrière (1898),
Le pont en tôle emboutie (1906),

...et le moteur à soupapes d'admission et d'échappement superposées (1908).

N° 384.825



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

OFFICE NATIONAL DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE.

BREVET D'INVENTION.

V. — Machines.
8. — MOTEURS DIVERS.

N° 384.825

Dispositif de commande des soupapes d'admission pour moteurs à explosion.

M. Luc COURT résidant en France (Rhône).

De la voiture à la camionnette...

En 1908, Luc Court construit le prototype d'un gros camion à cabine avancée, mais devant la concurrence très proche de BERLIET dans le domaine du poids lourd, il abandonne bien vite le projet et s'oriente vers les utilitaires légers.

A la fin de 1911, le modèle 1400 kg voit le jour à partir du châssis d'automobile type H4... première camionnette d'une longue série qui fera la renommée de la marque.



Ce type H4 de 1912 est mu par le moteur 4 cylindres 70x140 à soupapes d'admission placées au-dessus (brevet 1908). Les roues sont à bandages pleins et la transmission par chaîne.

Publicité de camionnettes, 1920 :
transmission par « Monocardan » système Luc Court
et pont en tôle emboutie

AVOIR UNE CAMIONNETTE

12 C.V.

Luc Court

1.000 kg.

CONSULTEZ CEUX QUI LES UTILISE

ÉCONOMIE DE FONCTIONNEMENT

MINIMUM D'ENTRETIEN

CAMIONNETTE NORMANDE

CAMIONNETTE BOUCHÈRE

DES MILLIERS EN SERVICE

CAMIONNETTE MARAICHÈRE

Les Camionnettes **LUC COURT** ont fait leurs preuves et continuent

Entre guerre et paix, des camionnettes tous usages...



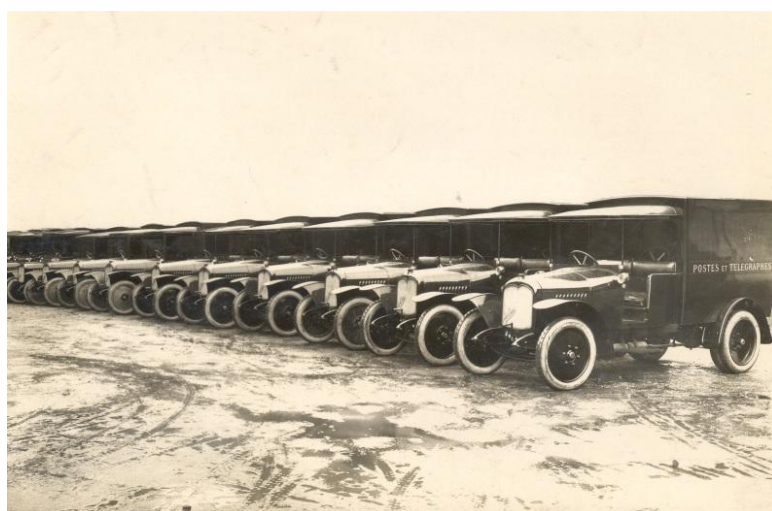
A partir de 1914, le constructeur centre sa production sur l'effort de guerre et les commandes militaires. Les petits camions 1200, 1500 et 1800 kg, robustes et polyvalents, sont utilisés dans les plus rudes conditions.

A la fin des hostilités, Luc Court reprend ses activités civiles mais ses automobiles restent chères à construire et les commandes chutent : il ne peut rivaliser avec les méthodes et les capacités de production des grands constructeurs, tels que Renault, Peugeot et Citroën qui mettent sur le marché d'après-guerre, des voitures à prix modéré... Plus que jamais, le camion léger devient la spécialité de l'entreprise.

Une commande providentielle...

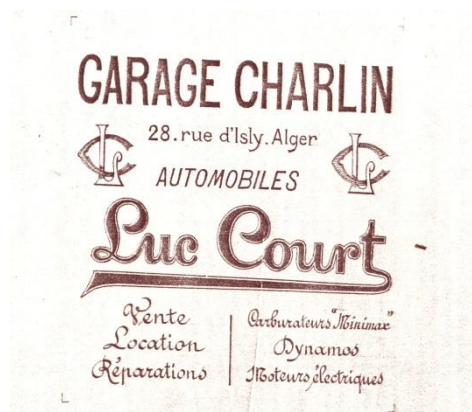
En 1922 et 1923, Luc Court livre **22 fourgons** aux *Postes et Télégraphes de Lyon* : Peints en bordeaux et jaune, ils ne passent pas inaperçus dans les rues et contribuent à populariser l'image de la marque.

Photo à droite



Fidèles aux véhicules Luc Court, les clients Lyonnais apprécient leurs qualités de solidité et de fiabilité. **A gauche** : type H40 (1927) – **à droite** type HA (1930)

Des automobiles lyonnaises en Algérie...

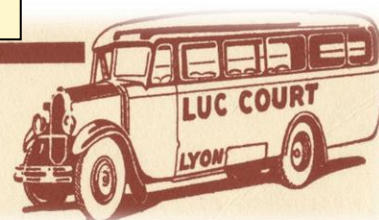


En haut : publicité 1909
En bas : catalogue 1912

Dès 1909, la marque est représentée à Alger. Quatre ans plus tard, la maison Luc Court y installe sa succursale nord-Africaine, placée sous la direction d'un personnel technique détaché des usines de Lyon. Les voitures et autocars Luc Court sont très appréciés au Maghreb : leur robustesse et leur facilité d'entretien font merveille sur les pistes difficiles.

Publicité 1934

CHASSIS RAPIDES
CARBURATEUR STARTER LUBRIFIANT
MINIMAX - ESSIEU PORTEUR L.C.
SUCCURSALE NORD-AFRICAINE :
39, Rue Polignac, 39 - ALGER



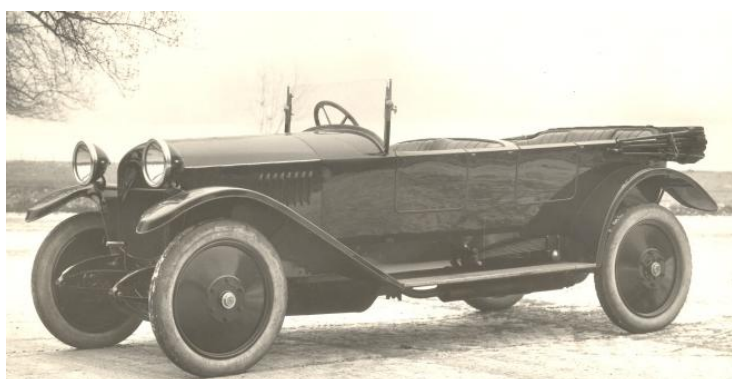
Une Luc Court au Sahara...

En 1927, **M. Girard**, directeur de la succursale Luc Court d'Alger, parcourut sans encombre, le trajet aller et retour de **Ghardaïa à El-Goléa**, soit **550 km de pistes**, au volant d'une torpédo 12 cv.

Notons que la voiture était chargée de six personnes (dont deux femmes).

La voiture n'avait subi d'autres modifications qu'un serrage à bloc des amortisseurs et l'adjonction d'un filtre à air de fortune... découpé dans une boîte de purée de tomates !

Un petit autocar fraîchement carrossé, avant son départ pour l'Algérie (v.1920). On remarque la banquette sur la galerie du toit et les roues à bandages pleins, plus solides sur les mauvaises routes...



A droite : une torpédo type H4 de 1925, d'un modèle semblable à celui de l'expédition

Années 30 : de l'utilitaire, rien que de l'utilitaire...

Cette période est pour Luc Court celle de la maturité. L'entreprise offre maintenant de vrais camions de petit et moyen tonnage, équipés de nouveaux moteurs plus puissants, pour une clientèle régionale mais fidèle. Parallèlement, des autocars de la marque séduisent bon nombre de municipalités et de sociétés de transports, surtout en Rhône-Alpes et dans le sud de la France.

Types M2, M3, M4...de beaux camions de 2,5 à 5 tonnes...



Ce type MC3 de 1933 offre 3,5 tonnes de charge utile. Moteur 4 cyl, 86x130.



Nous sommes en 1936 : le MC4 passe à 4,8 tonnes de charge utile. On notera le «rajeunissement» de la cabine, à la calandre inclinée et aux ailes de forme enveloppante.

Réalisés sur les mêmes châssis, les autocars comptent au nombre des réussites de la marque...

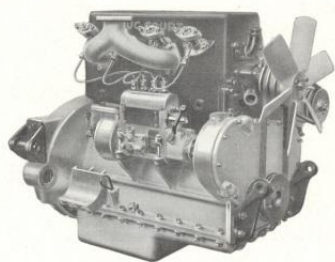


Monté sur une base de MC4 surbaissé, ce bel autocar de 1935 arbore une ligne arrondie typique. On peut remarquer la conduite à droite, commune à tous les véhicules Luc Court, et qui était une pratique encore courante à l'époque.

Dernière innovation : le diesel...

1935 : Luc Court a 73 ans. Il prend sa retraite, mais continue à inventer : entre 1937 et 1938, il dépose plusieurs brevets aboutissant à la réalisation d'un moteur diesel « maison » très prometteur.

Dans l'entreprise, le rajeunissement des gammes se poursuit sous l'impulsion de son fils Paul Court, qui investit dans la fabrication de ce nouveau moteur. Malheureusement, l'arrivée de la guerre va briser cet élan...



Injection semi-directe dans une pièce amovible de l'extérieur - très chaude - avec réserve d'air surcomprimé.

Combustion plus rapide et complète assurant l'économie.

Pas de fumée.

Vigueur des reprises et souplesse inégalées.

Construction plus simple, entretien plus facile.

DIESEL-LUC COURT
Le plus simple des Diesel

Exemple unique dans l'industrie automobile de l'époque, le moteur diesel Luc Court **est entièrement conçu et développé par la firme.**
C'est un 4 cylindres de 110x130.

Particularité notable : une pièce mobile, fixée à la culasse, contenant une réserve d'air à forte turbulence, qui améliore la combustion.

Baptisé HD, il est proposé sur tous les camions de la marque.



Type MC2 HD de 1938



A gauche, un autocar de 1940, sur un des rares châssis à cabine avancée fabriqué par Luc court.

La fin des années 30 voit se généraliser ce type de cabines chez de nombreux fabricants de véhicules utilitaires : l'objectif est de gagner de l'espace carrossable.

La fin d'une aventure industrielle...

Affaibli par la maladie, **Luc Court** **décède en 1942**. À la libération, et malgré les efforts de Paul Court, le coût élevé de la fabrication du moteur diesel et le vieillissement de l'outil de travail vont irrémédiablement plomber la trésorerie de l'entreprise. A partir de 1946, **le plan Pons (*)** lui infligera le coup de grâce en l'excluant de son programme de production et d'attribution des matières premières.

37 châssis sont construits en 1946 et seulement 7 en 1949.

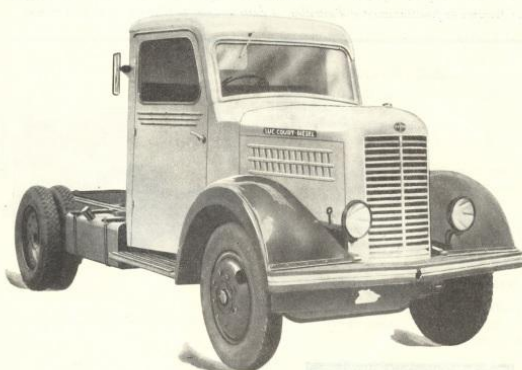
(*)Le plan Pons en quelques lignes...

1945 : les matières premières manquent, le parc des véhicules utilitaires français est exsangue. **Paul Marie Pons** (directeur adjoint des Industries Mécaniques et Electriques) met en place pour 5 ans, un **plan** qui vise à rationaliser la production.

Un regroupement des plus gros constructeurs produira les quotas de véhicules prévus, les autres fabricants seront les sous-traitants.

CHASSIS DIESEL RAPIDE

3400 KGS



Le MC2HDR (1950) est l'un des derniers camions construits. On notera La relative légèreté du châssis nu (2400 kg), sa vitesse de 75 km/h pour une consommation de 12 l.

LUC COURT

Nous sommes en décembre 1950 : un demi-siècle après sa première automobile, La société Luc Court arrête la fabrication. Elle conservera une activité « entretien et pièces de rechange » jusqu'en 1952.



Les derniers camions, au châssis allégé et à la superbe calandre, influencée par le style américain, offrent une allure résolument moderne. Cela ne suffira pas, cependant à sauver l'entreprise lyonnaise...



Type MC4 PDHR : en 1946 (à gauche) ...et en 1950 (à droite)