

LA FABULEUSE HISTOIRE COURNIL



Au mot de Cournil, la première image qui vient à l'esprit, c'est celle d'un véhicule aux formes carrées, le 4 × 4 français le plus robuste qui soit. Mais s'en tenir là, ce serait oublier qu'il s'agit également du nom d'une famille auvergnate rendue célèbre dans le monde du tout terrain grâce à Bernard Cournil. Cet homme à l'esprit ingénieux et vif, aujourd'hui âgé de 73 ans, est en effet le créateur de cet enfin qu'il a construit de ses mains et pour lequel il s'est battu toute sa vie. Il était bien légitime de le connaître un peu plus.

Ainsi Aurillac, douce cité sise au cœur du Cantal, peut-elle se féliciter d'avoir enfanté un jour d'avril 1909 celui qui, rien que par ses initiales ne pouvait devenir que le brillant créateur dont voici l'histoire. Or, cette histoire, c'est avant tout celle d'un travailleur infatigable tombé, très tôt, amoureux de tout ce qui a trait à la mécanique. C'est ainsi qu'il a touché, durant sa vie, à tout ce qui pouvait être mu par un moteur et qu'il a surtout amélioré ou transformé des voitures ou même des avions.

Mais avant d'en arriver là, il lui a fallu apprendre. Et le meilleur moyen à l'époque, pour posséder pleinement son métier, était encore de devenir compagnon.

Premières réalisations

Le Cantal, en cette époque d'après guerre, est surtout une région dont l'économie dominante reste l'agriculture. Ce dont ont besoin les gens du cru, c'est avant tout d'un engin robuste permettant d'accéder aux champs tout en étant un porte-outil polyvalent. Il était alors normal qu'ils se rendent chez cet ancien résistant, chef de réseau, adaptateur de gazogène et qui a des Jeep dans le fond de son garage. Avec Bernard Cournil, les agriculteurs d'Aurillac ne pouvaient mieux tomber. Très curieux de nature et toujours à l'écoute de ses clients, il commence à prendre conscience de leurs besoins, à tourner et retourner le problème dans sa tête.

Bernard Cournil prit un jour son bâton de pèlerin pour s'en aller quérir sur les routes de notre beau pays le savoir et le savoir-faire qu'il sut si bien mettre à profit par la suite. Son tour de France accompli et plein d'une expérience aussi riche que variée, il s'installe à Aurillac en tant que garagiste comme concessionnaire Hotchkiss. C'est alors un homme physiquement solide, rompu aux longues journées de travail. Manuel de formation, c'est également un fin observateur à l'esprit sans cesse en effervescence qui sait entrevoir comment mieux adapter, réaliser ou transformer pour rendre plus performant, bref un créateur en puissance.

Disposant de Jeep, puisque concession-

naire Hotchkiss, il commence à y monter des prises de force, des systèmes de relevage et surtout des boîtes agraires dont il fait déjà réaliser la pignonnerie, car la pignonnerie d'origine n'est pas assez robuste à son goût.

Mais cette première réalisation ne satisfait pas entièrement notre homme à la recherche d'un moteur sûr et fiable qui soit adapté au reste du véhicule.

Alors, Bernard Cournil cherche et cherche encore jusqu'au jour où... Miracle, la chance lui sourit. C'est en effet au cours d'une visite rendue à l'usine Hotchkiss qu'il découvre une chaîne de montage de moteurs Ferguson parmi lesquels trône rien de moins qu'un moteur diesel. C'est aussitôt le coup de foudre et Bernard repart avec ce bijou sous le bras, heureux comme un gosse à qui l'on vient d'offrir un cadeau, celui de ses rêves. Sur le chemin du retour, parmi les lacets menant à Aurillac, il pense déjà à la façon dont il va pouvoir l'utiliser, le monter et l'adapter sur ces fameuses Jeep. Piaffant d'impatience, il s'attèle à la tâche avec son équipe d'ouvriers spécialisés pour aboutir trois jours plus tard. L'opération est un succès et le diesel vibre dans le châssis. D'autres montages peuvent alors être envisagés.

Cournil pour le Cournil

Le destin de Bernard Cournil est désormais fixé. Il sera dorénavant de plus en plus lié à celui de son véhicule dont l'amélioration et la production deviendront le but de sa vie. Le pas est franchi et les ateliers Cournil commencent à construire des véhicules pour les forestiers et autres agriculteurs du Cantal en quête d'un engin à tout faire.

Mais un moteur diesel, ça rue dans les brancards et même beaucoup trop au goût du frêle châssis qui a du mal à supporter le mariage. L'union est alors rompue et voilà notre préparateur confronté à un nouveau problème. Désirant conserver cette nouvelle motorisation si avantageuse, il finit par adopter la solution de fabriquer son propre châssis qu'il se jure bien de rendre indestructible.

Taillant dans la tôle la plus épaisse que sa plieuse manuelle puisse tordre, Bernard Cournil, toujours aussi ingénieux, conçoit alors ce légendaire châssis, d'ailleurs encore réalisé aujourd'hui suivant le même principe. Un moteur diesel donc implanté dans un cadre indestructible sur lequel est vissée la carrosserie de la Jeep Hotchkiss et le tour est joué : c'est la première grande réalisation de Bernard Cournil qui peut être fier de son œuvre puisque le premier véhicule ainsi conçu roule toujours. C'est alors pour Cour-

nil le début des années fastes qui lui permettent d'envisager une première production.

Les années fastes

Nous sommes dans les années 60, en pleine période de croissance économique. Bernard Cournil peut alors grossir ses effectifs car les commandes affluent et le monde agricole se motorise de plus en plus. Son véhicule fonctionne et est bien adapté à la demande des utilisateurs locaux qui, décidément, lui rendent la vie dure. Si dure même, que la carrosserie Jeep ne résiste pas, ayant trop tendance à se froisser. Le client est roi, c'est bien connu !

Bernard Cournil se penche aussitôt sur le problème. Comme pour le châssis, il n'entrevoit qu'une seule solution. Après des nuits de réflexion et de nombreux essais entrecoupés de journées de dur labeur, il réalise une nouvelle carrosserie, en 2 mm d'épaisseur coupée au plus carré par manque de moyens. Reste alors pour Cournil à faire homologuer son véhicule auprès du service des Mines qui sévissait déjà à l'époque.

En définitive, l'engin est conforme aux normes requises par l'administration et les tests s'avèrent probants. Le seul problème demeure la dénomination de ce nouveau véhicule qui n'a plus rien à voir avec une Jeep Hotchkiss et l'ingénieur auquel il s'est adressé le lui fait remarquer. Bernard Cournil est pris de court. Enfin, puisqu'il s'agit d'un véhicule à vocation agricole, les deux hommes finissent par s'entendre sur le terme de tracteur. Mais un tracteur quoi ?

— Eh bien, pourquoi pas Cournil, lui sussurre le préposé aux Mines.

— Alors soit !

Et c'est ainsi que, grâce à un fonctionnaire zélé, est né officiellement le premier véhicule... pardon, le premier Tracteur Cournil en 1960. C'est donc ce modèle qui va être produit pendant les quatre années suivantes jusqu'à ce que Ferguson stoppe la production de ses moteurs.

Par quoi les remplacer ? Bernard Cournil hésite entre un modèle Indenor et un Leyland. Il opte finalement pour ce dernier, d'ailleurs dérivé du Ferguson, mais beaucoup plus puissant et doté d'un couple supérieur. A nouveau moteur donc, nouvelle série.

Les ateliers d'Aurillac prennent alors de l'ampleur et emploient à cette époque une cinquantaine de personnes. Tout ce beau monde travaille sur les véhicules et fabrique également les divers accessoires agricoles demandés par les clients. Ce sont donc des barres de coupe, des relevages, des prises de force, des remorques et des bétailières qui sont réalisés et commercialisés par Cournil. Désormais conçu pour

PORTRAIT

un usage universel et bénéficiant d'une assurance agricole à 200 F tous risques et d'un gasoil détaxé, le Tracteur Cournil est un véritable succès qui, peu à peu, envahit les routes, les bois et les cours de fermes du Cantal. Bernard Cournil peut être satisfait, car les ventes augmentent pour atteindre 120 véhicules dans l'année 1967. Il est enfin en train de réussir son pari, de réaliser son rêve : passer du stade artisanal à l'échelle semi-industrielle. Mais comme c'est un homme qui va de l'avant, il songe déjà à de nouvelles améliorations. C'est ainsi que dès 1965, il propose son véhicule avec un pont auto-bloquant en option - s'il vous plaît ! De même en 1968, un Cournil est engagé au Rallye des Cimes avec - excusez du peu - deux différentiels auto-bloquants et des moyeux roues libres. Comme quoi les génies sont toujours en avance sur leur temps.

L'arnaque et les années noires

Voilà donc notre artisan devenu chef d'entreprise. Et pour prendre encore plus d'ampleur, il entre en relation avec bon nombre de sociétés sur lesquelles il fonde beaucoup d'espoirs. Malheureusement pour lui, Bernard

Cournil s'engage là sur une voie dont il ne connaît pas tous les contours. S'en suit alors un concours de circonstances malheureuses où s'entremêlent l'économie, la politique, et comme souvent dans ces cas-là, les intrigues, les coups fourrés, les jeux d'influence, etc. Bref, ce à quoi notre homme n'est pas accoutumé. De plus, pour arranger les choses, nous sommes en 1968, le pays est bouleversé et c'est la crise.

La Société Cournil, qui est prise dans ce tourbillon, a trop grossi ses stocks sans pouvoir les écouler et connaît ses premiers ennuis de trésorerie jusqu'au jour fatal où les banquiers lui refusent leur confiance. Bernard Cournil en est alors réduit à se battre et se débattre au milieu de difficultés inextricables jusqu'en 1970, année où son affaire est mise en liquidation judiciaire. C'est l'hallali et Bernard Cournil est abattu physiquement et moralement, car son œuvre, c'est sa vie.

La licence Cournil lui échappe pour devenir la propriété du tribunal de commerce qui autorise tout de même une gérance libre. C'est l'occasion que saisit Alain Cournil, son fils, qui dès sa sortie de l'école s'installe à son compte dans un garage des plus ordinaires. Mais comme l'on dit dans la région, c'est le fils d'un « failli » et il est très difficile pour lui d'obtenir la confiance des banques et celle des fournisseurs. Toute possibilité de développement est alors réduite à néant et le véhicule est condamné à ne plus évoluer pendant sept années, correspondant à une période de flottement entrecoupée de solutions trop aléatoires pour aboutir. Ce fut le cas, par exemple, du projet d'un véhicule à cabine avancée réalisé pour la STEMAT - société connue pour sa fabrication de chaudières à mazout qui passe en six mois à la construction automobile... Bref, au dernier moment, cette dernière se rétracte et c'est un nouvel échec. Bernard et Alain Cournil s'en sortent alors tant bien que mal en fournissant quelques véhicules au Commissariat à l'Énergie Atomique et à l'E.D.F. Mais ce ne sont que des pal-

liatifs et, en 1977, le père et le fils sont amenés à céder leurs parts.

Cournil n'est plus Cournil

Deux sociétés sont alors présentes sur les rangs. La première est française c'est la Gevarm, une filiale de Gévelot qui fabrique des armes et des munitions. L'autre est portugaise, c'est U.M.M. (Uniao Metal Mecanica Lda) qui, flairant la bonne affaire, tergiverse en attendant que la société soit moribonde pour la reprendre au plus bas prix. C'est de bonne guerre. Mais Cournil père et fils, sentant le vent venir, forcent quelque peu le destin en vendant la licence à Gevarm avec l'exclusivité du marché français, des Dom-Tom et du secteur militaire mondial, licence aujourd'hui détenue par la SIMI, du groupe Belin. Les Portugais, quant à eux, obtiennent également la licence mais pour un tout autre secteur, à savoir : le Portugal, ça va de soi, et le reste du monde hormis le domaine réservé aux Français. Bernard se rend alors au Portugal pour mettre en route et surveiller les chaînes de montage de ce véhicule qui n'est plus et ne sera plus le sien. Cet instant décisif marque le point de rupture entre la réalisation et son créateur qui va désormais cesser toute activité pour sombrer petit à petit dans la maladie, dépité qu'il est face à tant de malchance et d'injustice.

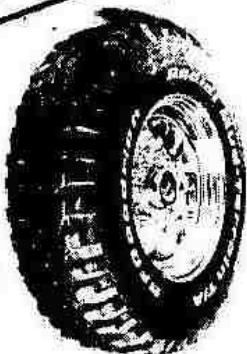
Cournil n'est décidément plus Cournil et Bernard ne s'en remettra jamais. Seul, son fils Alain, qui a repris le garage familial à Aurillac, continue à penser qu'un jour ou l'autre justice sera rendue à son père et que les procès engagés tourneront en sa faveur. En attendant et puisqu'il a hérité de l'ingéniosité paternelle, Alain persévère dans la voie tracée par son père. Plein de projets et passionné de tout terrain, Alain Cournil cherche, teste, adapte, réalise, et il ne serait pas étonnant qu'il nous concocte, sous peu, un engin révolutionnaire comme son père l'avait fait à l'époque.

— Yves Guittat



Le N° 1
de la roue
à LYON
4 x 4
et tous
véhicules
Pneus
toutes
marques

TECO PNEUS



51-53, rue
Anatole
France
69100
VILLEURBANNE
Tél. :
(7) 884.68.63



Société SERMA
191, rue d'Estiennes-d'Orves
92700 COLOMBES - Tél. : (1) 242.32.57

Équipements, sellerie et restauration
Spécialiste véhicules américains et tous 4x4
Nos fabrications pour Jeep :
● Capotage plein ciel
● Capotage normal toile armée

Remises par série Fabrication française

**La capote
simple
450 F H.T.**

**Le coussin
65 F H.T.**