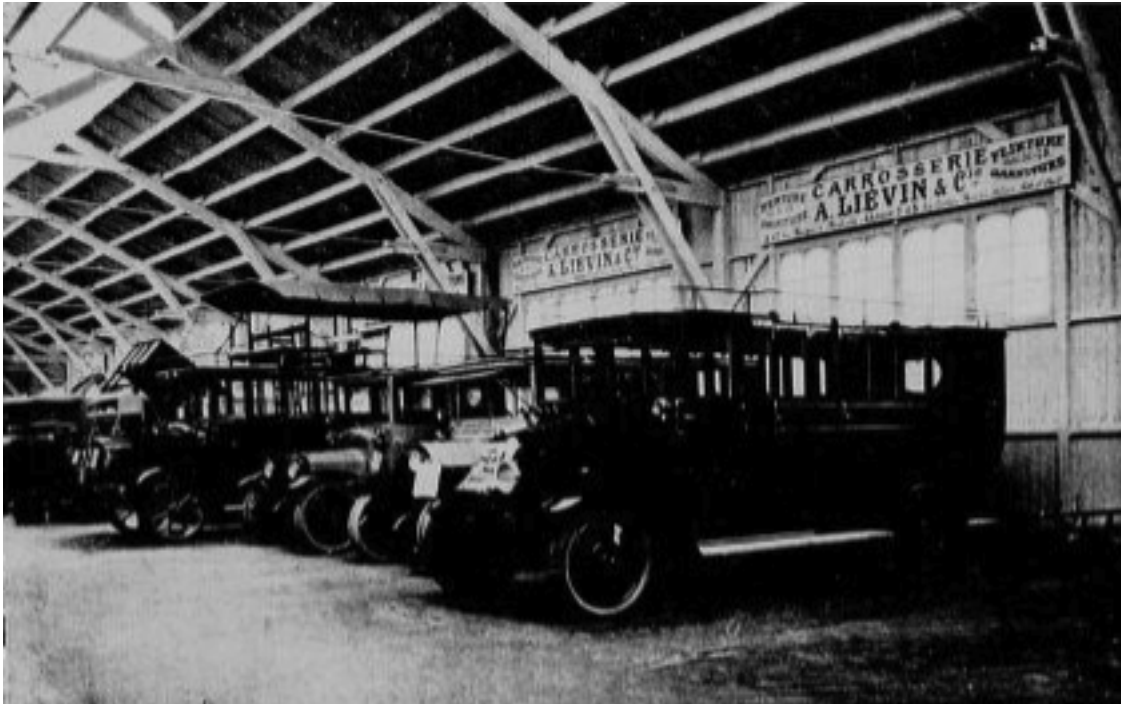


## CARROSSERIE AUTOMOBILE A. LIÉVIN & Cie

La foire-exposition d'Alger (1921)  
CARROSSERIE AUTOMOBILE A. LIÉVIN & Cie  
(*L'Afrique du Nord illustrée*, 4 juin 1921)



Le stand des Établissements Liévin et Cie

Au fur et à mesure de la diffusion des transports automobiles appliqués soit au tourisme, soit aux affaires, soit au service des voyageurs et des marchandises, on tentait de séparer nettement la question carrosserie de la question moteurs.

Les randonnées effectuées à grande vitesse par des inventeurs étrangers ou des personnages de marque devaient, à moins de devenir de véritables séances de surmenage, être poursuivies dans des voitures aux sièges moelleusement rembourrés, aux capotes rigoureusement étanches, aux caisses habilement suspendues. Il convenait que les personnes intéressées pussent jouir, sans fatigues, de leurs promenades et ne pas être indisposées à l'encontre du pays par des courbatures contractées sur des banquettes trop dures ou des dossiers peu confortables.

En outre, l'extérieur ne devait le céder en rien à l'intérieur : il convenait que cette clientèle spéciale, habituée au coup d'œil luxueux et aux articles riches, ne fût pas choquée par l'aspect peu engageant d'une carrosserie négligée, d'où obligation de donner à celle-ci un caractère de suprême élégance...

Si l'on se trouvait en présence des autobus, la question devenait encore plus complexe: là, il fallait que chacun fût à son aise et qu'on transportât le nombre maximum de voyageurs dans la place minima, autrement dit, que tout en casant beaucoup de passagers, il restât un vaste espace pour bonder le véhicule de

marchandises ; s'agissait-il d'une auto d'affaires ? Il était indispensable que la carrosserie fût légère pour éviter le gaspillage de l'essence et, en même temps, suffisamment esthétique pour pouvoir emmener le dimanche la famille, en promenade.

On conçoit, par ce simple exposé, qui est loin de contenir la totalité des cas que le carrossier peut avoir à résoudre, la complexité et l'étendue du problème.

Hâtons-nous de dire que quelques maisons de notre ville l'ont d'ores et déjà résolu à la satisfaction de leur clientèle de quelque nature qu'elle soit et quelles que soient ses exigences.

Parmi elles, on peut citer en exemple la firme A. Liévin et Cie, dont les vastes établissements sont situés 5 et 7, rue Marquis-de-Montcalm, à Alger (tél. : 37.73 et qui possède une annexe installée 3, rue Gustave-Mercier, à Bab-el-Oued. Son stand de la foire-exposition est très fréquenté et reçoit la visite de l'élite de la clientèle nord-africaine et métropolitaine.

C'est une ancienne et bonne maison dont la fondation remonte à l'année 1900 ; elle était alors dirigée par MM. Liévin frères et modestement installée dans l'ancienne cour des Messageries de Bab-el-Oued. Les débuts furent assez durs, mais grâce à une activité infatigable, à une rare faculté d'assimilation et, surtout, à une loyauté proverbiale en affaires, MM. Liévin suivirent le mouvement automobile dans tout son développement, se rendant en Algérie, un de ses auxiliaires les plus précieux.

Néanmoins, comme nous l'expliquions, dès la cessation des hostilités, la question des transports automobiles se compliqua étrangement. Afin de faire face à une situation toute nouvelle qui, si elle n'allait pas sans susciter de grosses difficultés, leur ouvrait de superbes perspectives, ils décidèrent de mettre leur affaire au niveau des circonstances et créèrent la Société Liévin-Zédek Mohamed ben Turki, en 1919.

La Maison Liévin et Cie installa alors ses ateliers rue Marquis-de-Montcalm, où ils se trouvent aujourd'hui : elle prit là une énorme extension. Les locaux avaient été spécialement construits et aménagés pour l'usage auquel ils étaient destinés. Ce sont en réalité des ateliers modèles munis de tous l'outillage mécanique nécessaire aux travaux les plus spéciaux et les plus compliqués.

Un personnel d'élite, savamment recruté et spécialisé depuis longtemps dans les ouvrages qui lui sont demandés, permet de satisfaire à toutes les commandes et de traiter les façons les plus diverses et les plus délicates dans les meilleures conditions et dans le minimum de temps.

Afin de pouvoir livrer des carrosseries complètement finies, la Société Liévin et Cie s'est adjoint une nouvelle annexe de peinture et de garniture rue Gustave-Mercier ; elle est à même de pouvoir fournir très rapidement tous les genres de carrosseries pour automobiles et véhicules divers à traction animale.

Cette annexe embrasse tous les genres : voitures de tourisme, autobus, camionnettes, breaks, coupés, camions pour tous transports, ainsi que les caisses, roues en blanc ou ferrées sur demande.

C'est une des plus belles et des plus prospères industries de la place.



Atelier de forge et de charonnage



Atelier annexe : Peinture et garniture

Nous avons parcouru les différents ateliers des établissements Liévin et Cie. Voici l'atelier de menuiserie et de charonnage, l'atelier de peinture, l'atelier de forge et d'ajustage, la chambre à vernis, les bureaux.

Chaque département de cette organisation est conçu de la façon la plus

pratique. On comprend, dès lors, le succès, justement mérité, qui accueille, voici déjà longtemps, la production impeccable et de haute tenue de la carrosserie automobile A. Liévin et Cie.

Industriels avisés, MM. Liévin et Cie se sont toujours préoccupés de grandes et petites questions concernant l'automobile.

Aucun des progrès réalisés n'a échappé à leur vigilante attention.

C'est ce qui leur permet, aujourd'hui, de rivaliser avec les installations similaires les plus modernes de la Métropole.

Leur fabrication variée peut aller de la voiturette au camion, en passant par toutes les productions intermédiaires.

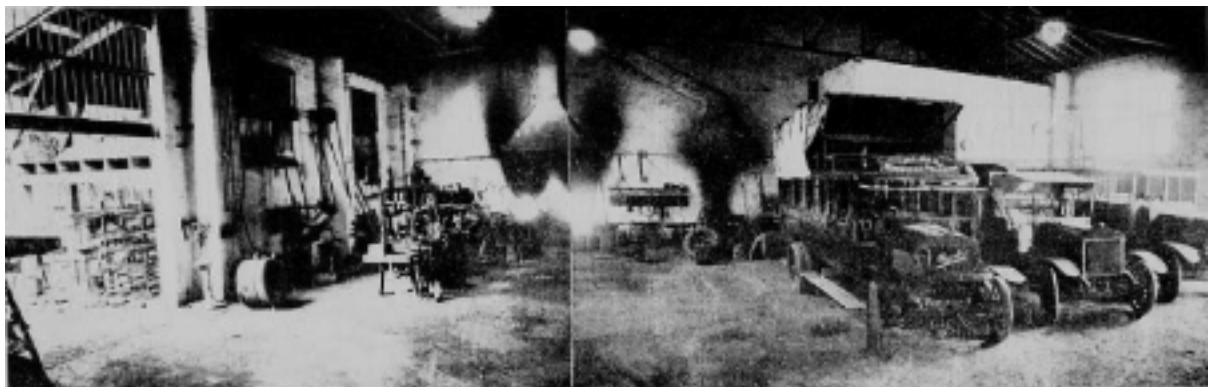
Ce fut longtemps un axiome, écrivait récemment, dans l'*Exportateur*, M. Charles Faroux, c'en est encore un pour beaucoup, que la voiture de tourisme et le camion sont des outils différents, auxquels conviennent des solutions différentes.

Ceux qui partagent cette façon de voir estiment que, en matière automobile, il existe des genres bien tranchés, ayant leurs caractères propres, et ce qui convient à l'un ne saurait convenir à l'autre. Pour eux, par exemple, la voiturette ne doit pas être une réduction de la grosse voiture, mais quelque chose de bien différent. Il en est de même pour le camion, c'est du poids lourd, et cela doit être traité en poids lourd... ce n'est pas le même genre de mécanique que la voiture de tourisme.

C'est une erreur, écrit M. Faroux. Malgré les différences, d'ailleurs superficielles, qui semblent séparer la voiture du camion, les problèmes posés par la propulsion d'un châssis sont les mêmes, qu'il s'agisse d'un véhicule industriel ou d'une voiture de tourisme. Pour l'une comme pour l'autre, on est fatalement conduit à des solutions du même ordre. Seuls diffèrent les efforts mis en jeu, et c'est une question de dimensions à donner aux pièces. On en peut dire tout autant de la voiturette, dont on ne voit pas bien pourquoi les solutions différeraient dans leur essence de celles de la voiture. Et même pour la motocyclette devenue aujourd'hui une automobile à deux roues.

Toutes ces questions sont minutieusement étudiées par nos grands fabricants d'automobiles. Elles ne peuvent, en effet, les laisser indifférents. C'est en en suivant avec une attention soutenue l'évolution qu'ils sont à même d'apporter à leur construction les perfectionnements nécessaires.

Le succès remporté par MM. Liévin et Cie prouve qu'eux aussi ne les ont pas ignorées ni négligées.



Atelier de forge et d'ajustage.

Atelier de menuiserie et de charonnage

Un coin de l'atelier de peinture.

Chambre à vernis.

Les bureaux. Photos Besson.

---

