



# LES TRANSPORTS FORESTIER

**DES TRANSPORTS FORESTIER FRÈRES  
À PETIT LOCATION**

L'auteur tient à remercier Jean et Yves Forestier grâce à qui la réalisation de cet article a été rendue possible.



*Ci-contre.*  
Zéphyrin Forestier, l'entrepreneur. C'est lui qui réussit à convaincre les siens de s'unir dans l'aventure du grand projet familial qui se développera avec succès. Ne ménageant pas sa peine et allant toujours de l'avant, il décède prématurément en 1934 à l'âge de 49 ans d'une congestion pulmonaire alors que les antibiotiques n'ont toujours pas été inventés.

*par Pascal BIARROTTE*

**En 1911, originaire de Savoie, Zéphyrin Forestier rachète avec ses frères et sœurs le fonds de commerce et les quelques voitures à chevaux de transports d'animaux vivants de la veuve Charvy qui l'emploie alors.**

*Ci-dessus.*

Le premier camion des Transports Forestier frères est ce Saurer Type B à roues à bandages pleins et transmission par chaînes. Acheté neuf en 1913, il est carrossé par Villard pour le transport d'animaux.

Zéphyrin tient ici non sans fierté le volant en compagnie de son beau-frère et associé Paul Champneuf.

L'AFFAIRE située rue Jules Quentin à Nanterre (Seine) est rebaptisée Forestier-Champneuf. Petit à petit, chacun se spécialise et achète ses propres camions. Joseph Forestier se dirige vers le transport de viande avec des Saurer équipés de roues à bandages tandis que Paul Champneuf, son beau-frère, se fait une spécialité du déménagement avec des Fiat à transmission par chaîne. Dès 1913, chacun prend son indépendance. Zéphyrin et son frère François continuent le transport d'animaux et restent associés. Les transports Forestier frères sont nés ! Les bêtes sont alors ramassées dans les fermes autour de Paris puis acheminées





*En haut à gauche.*  
L'autre Panhard aménagé à l'identique par Villard est un K 50 de 21 CV dont le moteur fonctionne également sans soupapes.

*En haut à droite.*  
Ce très rare Laffly équipé d'un moteur à six cylindres pose ici, dans le garage familial, aux cotés d'un Liberty américain de la Grande Guerre modernisé par Willème et qui en porte désormais la marque.

*Ci-contre.*  
Sous la verrière du Grand Palais, au salon de l'auto de 1928, la maison Forestier est à l'honneur sur le stand Willème avec ce gigantesque porteur à trois essieux.  
Les vaches que l'on aperçoit sont en carton et tellement bien imitées qu'elles créent la veille de l'ouverture un incident avec la maréchaussée.  
Cette dernière était effectivement persuadée que le véhicule stationné dans une rue de la capitale transportait du bétail très affaibli par un trop long voyage.

*Ci-contre.*  
C'est avec ce Panhard 19 CV que Jean Forestier fait la ligne de Chemillé dès 1931. Costaud parmi les costauds, il pèse alors près de 110 kilos et est un des rares capables de redresser d'un seul bras un fût d'huile de 250 kilos. Sur la galerie de toit est accroché en trophée un putois qui a eu le mauvaise idée de traverser sans regarder devant les roues du camion.

vers le marché aux bestiaux de la Villette. De là, quand les troupeaux sont trop importants, ce qui est fréquent, on les fait alors descendre par leurs propres moyens vers les divers abattoirs de la région en passant par les boulevards de ceinture le long des anciennes fortifications.

Lorsque un an plus tard éclate la Grande Guerre, les frères sont mobilisés avec leurs propres camions et versés dans l'Artillerie. Ils passent ainsi la guerre à transporter des

*Ci-contre.*

Près du Willème qui figure sur ce cliché pris vers 1929 à Durtal (Maine-et-Loire), le petit garçon debout près du chauffeur est le fils du propriétaire du café local, étape nécessaire sur la longue route de l'Ouest.

obus depuis les usines d'armement ou les gares vers le front. Démobilisés en 1918, ils redémarrent leur activité et profitent de l'aubaine des ventes domaniales pour rajeunir à bas prix leur parc à l'aide de véhicules d'origine américaine. Les ayant côtoyés pendant quatre ans, ceux-ci leur paraissent plus fiables et plus modernes. Ainsi, nombre de GMC, Liberty, Packard, Pierce-Arrow viennent remplir le garage de Nanterre et permettent un redémarrage en force des transports Forestier frères. Pour les aménager, les deux frères font alors appel à leur voisin, le carrossier Villard, et c'est ainsi que débute une collaboration fidèle qui durera plus de cinquante ans.

## Des foires aux abattoirs

Peu à peu le parc se renouvelle car les affaires vont bon train et les camions, parcourant des distances de plus en plus longues vers l'Ouest et la Bretagne, s'usent rapidement. Des lignes régulières s'établissent entre les éleveurs, les foires aux bestiaux et les abattoirs de la capitale. Pour ne pas « monter » à vide, du fret est chargé en divers points de Paris selon les destinations, du sucre chez Say pour

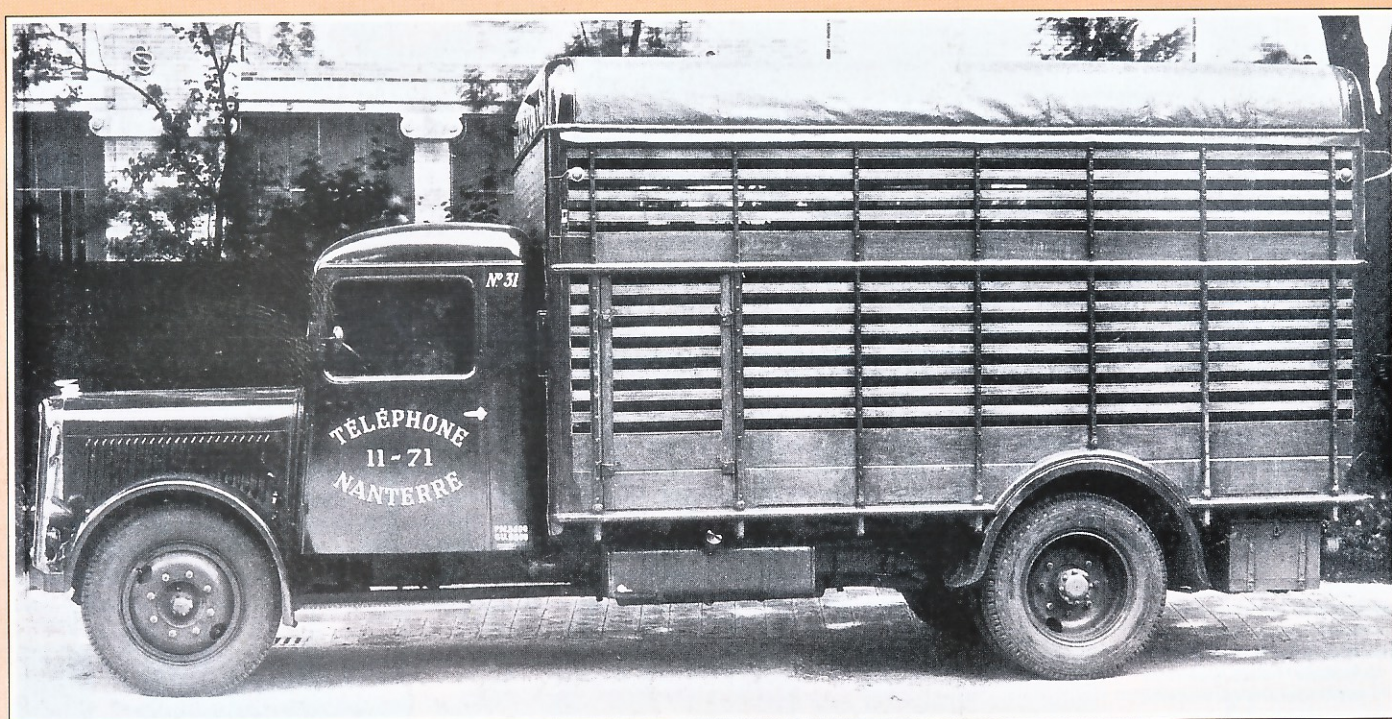


*Ci-contre.*  
Ce Latil H2 B8 destiné au transport des porcs est carrossé en cochonnière par la maison Villard installée à Nanterre, à quelques centaines de mètres de la rue Jules Quentin. Son chauffeur, André Hée, négligemment accoudé sur celui-ci, n'est pas peu fier de tenir le volant d'un tel véhicule.



*Ci-dessous.*  
Le Saurer 2 CRD équipé d'un moteur à quatre cylindres est le premier véhicule diesel de la flotte. Ce carburant étant introuvable en France hors de Paris ou des raffineries, son approvisionnement n'est pas sans poser quelques problèmes. Les Forestier doivent jalonner leurs parcours d'étapes de ravitaillement et déposer régulièrement dans des auberges ou des cafés leurs propres fûts accompagnés d'un tuyau et d'une pompe à main Japy.

Rennes, des fûts d'huile moteur chez Hamelle à Pantin pour Nantes, des balles de tissu en provenance du Nord chez Danzas pour la fabrication des mouchoirs à Cholet, enfin de la messagerie chez Dusolier à Angers. Celle-ci est débarquée sur la place du marché où les transporteurs locaux l'attendent garés en cercle. Le parc s'étoffe de nombreux Saurer qui donnent le plus de satisfaction en matière de puissance et de fiabilité, de quelques superbes Panhard à moteur

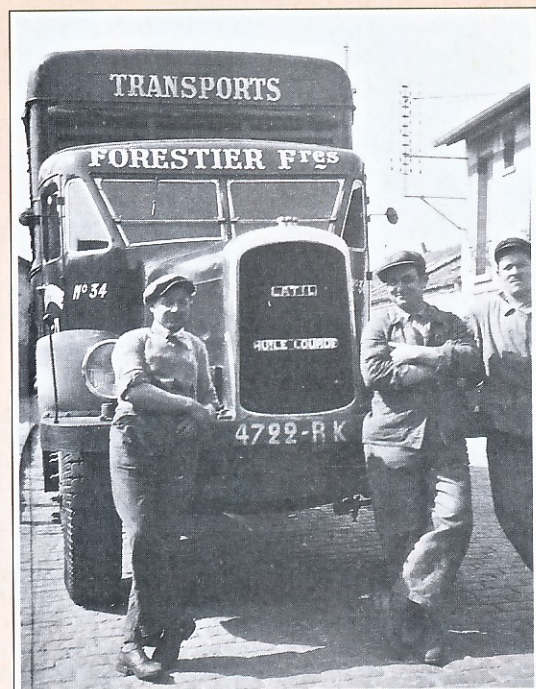


*Ci-contre.*

Très rapidement, les constructeurs, tel Latil avec ce H 2 B 8, proposent des moteurs fonctionnant au diesel, carburant économique devenu populaire auprès des transporteurs. Les Pétroliers suivent en le distribuant plus largement, heureux de pouvoir alors écouler au meilleur prix un sous-produit de la chaîne de raffinage dont l'usage restait auparavant très confidentiel.

*Ci-dessous.*

Dernier cri en 1934, ce Saurer 8 BUD photographié devant l'atelier de Nanterre sort tout juste de chez Villard qui « aérodynamise » maintenant ses cabines suivant en cela les tendances de la mode.





sans soupape qui fument abondamment et d'impressionnants Willème dont l'un sera la vedette du stand de la marque au salon de l'auto de 1928.

Agé de 18 ans, Jean Forestier crée l'agence de Chemillé (Maine-et-Loire) en 1931. Les foires aux bestiaux qui se tiennent plusieurs fois par semaine dans cette ville attirent de toute la région et nécessitent des tournées quotidiennes qui génèrent une importante activité. Avec l'accord de son père, il prend en charge l'agence locale avec un camion Panhard 19 CV sans soupape et parcourt pas moins de 126 000 kilomètres la première année. Très vite, on lui en adjoint un second ainsi que plusieurs chauffeurs. Fort de cette expérience, une seconde agence est créée à Parthenay (Deux-Sèvres) pour les mêmes raisons. En 1936, le manufacturier de pneumatiques Michelin révolutionne le monde du transport routier en mettant sur le marché des enveloppes à carcasse radiale métallique. Cette innovation permet d'augmenter les moyennes horaires car les pneumatiques ne crèvent ni n'éclatent. Grâce à cela les entreprises de transport réalisent de substantielles économies et simplifient grandement la vie de leurs chauffeurs, habitués jusqu'alors à changer une roue tous les 200 kilomètres.

## Des pneumatiques en location

1940 voit l'ensemble de la famille mobilisé et 25 Saurer réquisitionnés par l'armée française. Jean Forestier sert alors dans une unité du génie repliée dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye (Seine-et-Oise). Là, il profite d'un instant de répit à l'heure du déjeuner pour descendre à Nanterre en bicyclette prévenir ses proches de l'arrivée des Allemands, ce dont personne n'avait conscience tant la guerre a été rapide et les informations « orientées ». Il apprendra plus tard que son frère André et son cousin Lucien ont été immédiatement faits prisonniers et déportés en Allemagne. Le signal de l'Exode étant donné, la famille Forestier part en camion

*Ci-contre.*

Lucien Forestier prêt pour le départ pose avec son père François devant le pavillon familial. Les bâches installées sur les flancs du Saurer 8 BUD et de sa remorque sont destinées à protéger les animaux du froid en période hivernale.

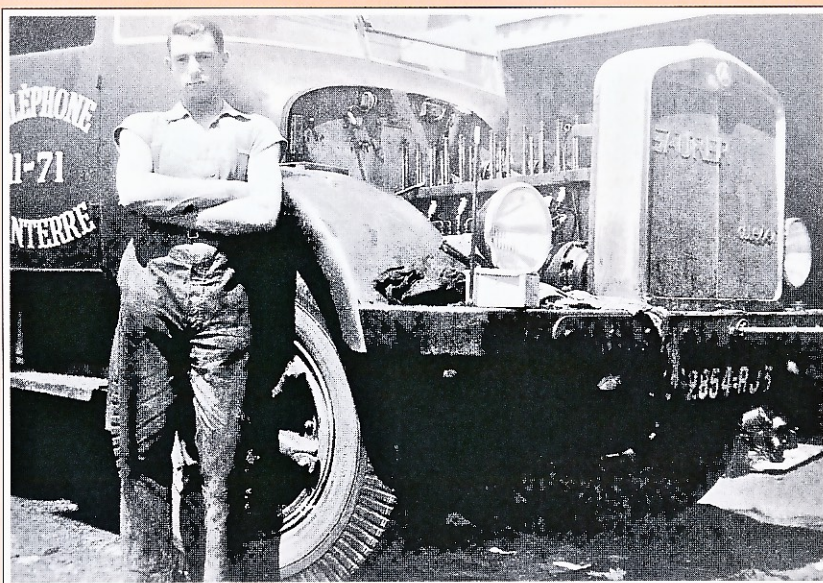
En effet, les porcs sont sensibles aux basses températures et lorsque le gel apparaît, il arrive parfois que les chauffeurs aient à s'arrêter sur le bord des routes pour saigner des animaux morts de froid afin d'en préserver la viande.

*Ci-dessous.*

De tous temps, la maison Forestier a toujours possédé son propre atelier de mécanique.

Elle entretient elle-même son parc, même pour les grosses interventions telles, comme ici, les rectifications de culasse ou le changement des paliers et roulements de vilebrequin. Lucien Forestier ne dédaigne pas mettre la main à la pâte quand il s'agit du camion qu'il conduit habituellement.

se réfugier en Auvergne le jour même. Son unité poursuivant son repli vers le sud, Jean Forestier est blessé au pied et hospitalisé à Périgueux. Là, il retrouve par hasard un de ses chauffeurs en déplacement et réfugié à Châteauroux avec son véhicule. Démobilisé rapidement, il rentre à Nanterre et se met, avec son oncle François, à la recherche des



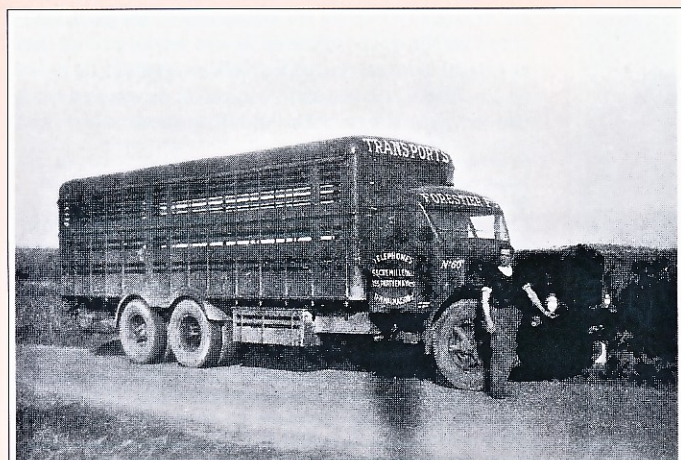
*Ci-dessous à gauche.*

Cet énorme Saurer 8 BSUD 6 x 2 est le seul véhicule de la maison qui, grâce à ses qualités de traction, ne sera jamais bloqué par la neige ou le verglas. Réquisitionné par les Allemands durant l'Occupation, il sera retrouvé quelques jours plus tard en province garé sur une place de marché et récupéré par un des chauffeurs parti à vélo le chercher muni de l'indispensable *ausweiss*.

camions perdus. Ils en retrouvent 16 sans trop de difficulté car ceux-ci n'ont pas été très loin compte tenu de l'affolement et du désordre de la Débâcle. Ils ont souvent été abandonnés le long des routes dès la première crevaillon ou dès la première panne de carburant. De peur de les voir de nouveau réquisitionnés, cette fois-ci par les Allemands, il les rend inutilisables en démontant moteurs et boîtes de vitesses.

*Ci-dessous.*

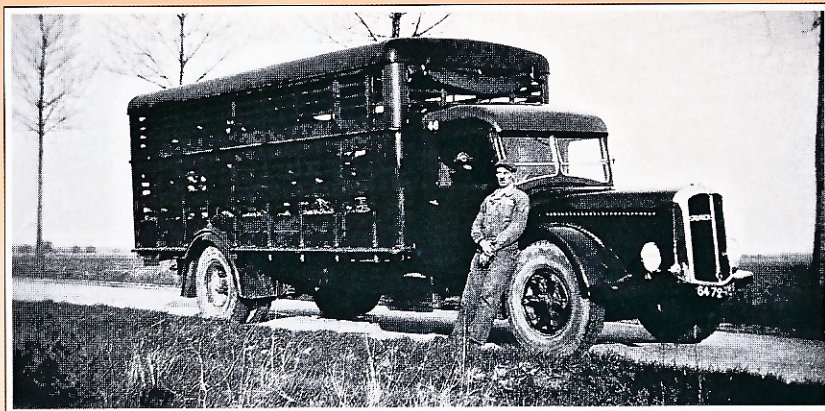
Sur ce cliché pris en 1938 à l'atelier de Chemillé dans le Maine-et-Loire, entre Angers et Cholet, figurent, de gauche à droite, le chef mécanicien, André, Marie et François Forestier venus de Paris avec leur Citroën Onze légère.



*Ci-contre.*

Depuis la fin de la guerre, à l'image de ce Saurer Diesel 3 CT 1 D conduit par Louis Dupont, les camions ne fonctionnent plus à l'huile lourde mais au « gasoil » qui est son appellation américaine. Il faudra attendre plus de trente ans pour que ce terme soit enfin francisé en « gazole ».

Une fois l'orage passé la vie s'organise, les moteurs sont remontés et les véhicules équipés de gazogènes Imbert ou Gazauto fonctionnant au charbon de bois<sup>1</sup>. Mis à la disposition du Ravitaillement général de la Seine-et-Oise, permettant au passage d'obtenir quelques pneumatiques et du carburant, ils reprennent leurs tournées de ramassage d'animaux vivants. Le manque de pneumatiques se fait malgré tout cruellement ressentir. Michelin qui ne peut vendre ses enveloppes sans ticket, contourne la loi en les louant au kilomètre à ses meilleurs clients parmi lesquels figure les



*Ci-contre.*

Ce tout jeune chauffeur auvergnat au volant de son Saurer 8 BUD de 1939, M. Fraysse, vous salue bien ! La remorque permet ici de doubler la capacité pour un même trajet. Les véhicules appartenant à la maison Forestier possèdent une cabine systématiquement peinte en orange tandis que le reste de la carrosserie est de couleur marron.

transports Forestier. Mais les temps ne sont plus les mêmes et les camions manquent cruellement. Ceux-ci changent légèrement de fonction. En effet, les troupeaux arrivent désormais à pied depuis la Mayenne ou la Bretagne jusqu'à Paris et seules deux ou trois bétailières les suivent comme des voitures-balais, ne chargeant que les animaux épuisés. Plus tard, plusieurs camions sont réquisitionnés par la Kommandantur, ce qui ne satisfait ni les Forestier ni de leurs chauffeurs. Ceux-ci restent en contact avec l'entreprise et, alors qu'ils viennent d'être affectés à Suresnes, profitent du manque d'organisation et de l'inattention des Allemands pour dételer leurs remorques et rentrer au bercail. On démonte rapidement les crochets d'attelage germaniques trop reconnaissables et de judicieux coups de pinceau viennent masquer « les marques de la honte ».

## Le rachat de Petit

Après la guerre, la reconstruction s'organise et le travail ne manque pas. Jean Forestier pressent l'émergence de nouveaux marchés et souhaite de plus en plus élargir les activités de l'entreprise familiale. Mais cela n'est pas du goût d'André et Lucien qui se contentent du ronronnement rassurant d'une entreprise bien rodée. Il décide alors de voler de ses propres ailes et se sépare de ses frères qui vendent un terrain familial inexploité pour lui donner la part qui lui revient. André et Lucien poursuivent l'activité de l'entreprise cahin-caha jusqu'en 1979 et partent à la retraite sans avoir mis en place de successeur. En 1956, à la faveur d'une opportunité, Jean Forestier rachète à René Petit<sup>2</sup> une affaire comportant quelques camions Rochet-Schneider de transport de bestiaux et une charge de débarqueur d'office de la Ville de Paris<sup>3</sup>. Travaillant dur, il est immédiatement accaparé par le développement de sa nouvelle société. Ainsi naît l'entreprise Petit-Forestier et, en une dizaine d'années, son parc passe de 10 à 80 véhicules. L'habitude de numérotter les camions prise chez son père est conservée. Il débarque les animaux des trains, les amène depuis les gares vers le grand marché de La Villette où ils sont vendus puis les ramène en gare pour les réexpédier vers les abattoirs de province. En 1958 il se lance dans le transport de viande avec des Citroën Type HY pour Le Porc frais, succursale d'Olida.

*Ci-dessus.*

L'entreprise fait aussi du transport de viande et de carcasses depuis les abattoirs, ici avec un Saurer 3 CT 1 D. C'est toujours Villard qui fabrique les carrosseries isothermes dans lesquelles la température adéquate est obtenue par le dépôt quotidien de pains de glace bientôt remplacés par des blocs de neige carbonique qui évitent humidité, ruissellement et rouille.

*Ci-contre.*

En 1956, lorsque Jean Forestier se sépare de ses frères pour voler de ses propres ailes, il rachète l'affaire Petit. Plus que d'un parc de véhicules usagés tel ce vieux Latil H 14 A1 B5, ici accidenté, il prend surtout possession d'une « charge » de débarqueur d'office de la Ville de Paris et de locaux dans le grand marché aux bestiaux de la Villette.

