

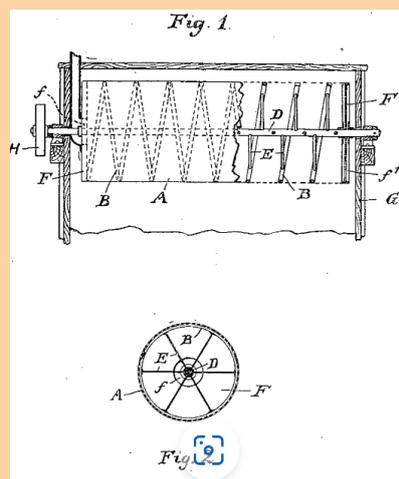


Les inventeurs de Versoix

8. François Estier

François ESTIER (1863-1948). Conseiller municipal pendant plusieurs législatures, on lui doit l'amenée très rapide de l'électricité et de l'eau potable, le télégraphe, puis le téléphone dès le début de leur vulgarisation. C'est à lui que l'on doit l'introduction des premiers tracteurs et des premières moissonneuses-lieuses dans la commune.

François Estier exploitait le moulin de Sauverny, il cherchait sans cesse à améliorer sa production. C'est ainsi que le 31 mars 1899, il déposa le brevet CH17017A pour un blutoir de sa fabrication. (appareil servant à la séparation de la farine et du son).



L'objet de la présente invention est un blutoir.

Le dessin annexé, donné à titre d'exemple, représente une forme d'exécution de l'invention.

Dans ce dessin, *A* est le sas en matière appropriée (de préférence en gaze de soie). Il est tendu sur une charpente hélicoïdale *B* montée sur un axe *D* par l'intermédiaire de rayons *E*. Le tout forme un cylindre lequel est fermé aux deux extrémités par des fonds *F* dont l'un est pourvu d'une ouverture centrale *f*, l'autre d'une ouverture *f*¹.

Le blutoir est monté dans des paliers disposés sur la caisse *G* et porte une poulie *H*. Le blutoir étant animée d'un mouvement de rotation dont le sens en regardant du côté de la poulie est inverse à celui des aiguilles d'une montre, la mouture entrée par l'ouverture *f* est guidée par les spires de la charpente hélicoïdale *B* et est forcée d'avancer au fur et à mesure que le blutoir tourne.

Grâce à cette disposition l'avancement est régulier; la mouture est bien conduite et la

séparation de la farine qui tombe à travers le tamis du son qui s'achemine vers la sortie *f*¹ est parfaite. La surface intérieure ne présente pas de parties saillantes sur le passage de la mouture contre lesquelles celle-ci peut s'arrêter; l'inclinaison que l'on était jadis obligé de donner au blutoir pour produire l'avancement de la mouture peut être diminué considérablement, le blutoir peut même être placé horizontalement.

REVENDEICATION :

Blutoir caractérisé par une charpente hélicoïdale *B* montée sur un axe entre deux fonds pourvus chacun d'une ouverture l'une servant d'entrée pour la mouture, l'autre de sortie pour le son, un sas *A* enveloppant ladite charpente hélicoïdale et formant avec elle un chemin hélicoïdal destiné à être parcouru par la mouture.

François ESTIER.

Mandataire: A.-M. CHERBULIEZ, à Genève.

Le 1er septembre 1901, le premier camion ayant transporté de la farine à Genève était de conception de François Estier. Ce dernier avait demandé au constructeur Dufour de Nyon, qui était spécialisé dans la construction de moteurs stationnaires à un cylindre, de monter un des moteurs sur un char à pont de son entreprise.

L'idée était lancée. La fabrique de camion était en route, elle avait pour raison sociale : Fabrique de camions Dufour et Tissot et en 1909, Etienne Ballabey qui dirigeait l'usine depuis 1905, l'a repris à son compte. Dans les années qui suivirent, tous les minotiers de Genève livraient leurs marchandises à l'aide de ces camions.



LE PREMIER CAMION AUTOMOBILE

ayant transporté des farines à Genève en septembre 1901.
Vitesse 20 Km. à l'heure Ch. u. 3000 K. tare 2200.

Conception de M^r Estier François à Sauverny.

Constructeurs : Dufour & Tissot

Charrons : Masson Louis, Maréchal Noël Jules.

Archives APV OBJ176

Automobilisme. — Après avoir été un objet de luxe, jouet coûteux à l'usage de la classe aisée, l'automobile, suivant en cela les visées de ses précurseurs, deviendrait-elle réellement utilitaire ?

Un essai sérieux vient d'être tenté dans cette voie par un constructeur de Nyon, qui a monté un puissant moteur sur un des gros camions de livraison de la minoterie Estier, de Sauverny.

Après divers petits essais ce camion a effectué mercredi son premier voyage sérieux, partant de Sauverny avec un chargement complet de farine à destination de la boulangerie Dégérine, rue Cornavin. Malgré des routes mauvaises, défoncées même entre Versoix et Sauverny, le parcours s'est effectué sans aucun incident et dans un temps qui a pleinement satisfait le constructeur et le propriétaire.

Inutile de dire qu'une foule de curieux n'a cessé de stationner autour de ce camion durant son déchargement. A signaler un incident, le véhicule point encore entièrement terminé, n'a pu s'arrêter par suite de l'insuffisance de ses freins et ce n'est qu'au troisième passage devant la boulangerie Dégérine qu'il a pu stationner définitivement.

A la suite de cet essai concluant la minoterie Estier va effectuer toutes ses livraisons pour Genève avec ce camion automobile.

La tribune de Genève, 8 mai 1902

Le 11 septembre 1905, pour la première fois dans l'histoire de l'automobile, un camion atteignait après deux heures d'efforts, le sommet du col du Grand-Saint Bernard.

La Tribune de Genève relate cet exploit : « Lundi dernier le 11 courant un nouveau succès a été ajouté à l'actif de l'industrie de l'automobile de notre pays. Un camion automobile Dufour arrivait à neuf heures cinquante du soir à l'Hospice du Grand-Saint-Bernard où il effectuait la livraison d'un chargement de marchandises diverses représentant le joli poids de 3200 kg. auquel il faut ajouter celui des participants à la course. Total de charge : quatre tonnes ! Ce robuste véhicule piloté par M. Estier le sympathique propriétaire des Minoteries genevoises à Sauverny a accompli ce véritable tour de force en dix heures de marche gravissant sans peine les rampes de 12 à 15 0/0 que présentent les 48 kilomètres de route de l'Entremont pour atteindre le sommet du col escaladant les 2000 mètres de différence d'altitude entre le point de départ et celui d'arrivée d'une manière parfaite et sans accrocs. Le retour s'est effectué le jour suivant en cinq heures avec autant de succès qu'à l'aller. Cette course due à l'initiative de M. le Procureur du Grand-St-Bernard organisée par M. Wecker représentant de la Société anonyme des camions automobiles Dufour à Nyon et Marseille a été suivie

avec un grand intérêt par toute la population de la vallée. Tous faisaient des vœux pour sa réussite tout en prédisant son insuccès ! Le gouvernement du Valais avait autorisé la course et délégué son ingénieur cantonal et un inspecteur des routes pour suivre cet essai qui certes n'était pas chose facile lorsqu'on se représente l'énorme effort que nécessite la traction d'un poids total de 7000 kilos que pesait le chargement par une route exclusivement de montagne tantôt côtoyant et tantôt surplombant l'impétueuse Dranse en certains passages à peine carrossable présentant de nombreuses difficultés tant au point de vue du peu de résistance de certains ponts que des nombreux lacets à courts rayons et des réfections en cours de travaux. Toute la durée de cette splendide performance a présenté d'autant plus d'intérêt que la route du Saint-Bernard est interdite aux automobiles et que toute la gent animale de la vallée tant chevaux mulets ânes n'avaient jusqu'à ce jour rencontré un monstre pareil. Pas un incident à relater ne s'est heureusement présenté. Il était aussi amusant de voir l'étonnement de tous ces braves montagnards et d'écouter les réflexions que suscitait le passage du mastodonte. A l'arrivée chaude réception de M. Le Prieur de l'Hospice du Grand Saint-Bernard entouré des Pères et Frères de cette antique communauté qui représente au sommet des Alpes la charité et l'amour de l'humanité dans le sens le plus élevé. Ce grand succès est à ajouter avec celui remporté par le camion Dufour le mois passé à la course d'endurance Paris-Dieppe-Havre-Rouen-Mantes et retour organisée par l'Automobile Club de France. Il est intéressant de constater qu'à l'encontre d'autres cantons les autorités valaisannes ont autorisé et facilité une course pareille dont les résultats ont été concluants et ont démontré que la traction par camion automobile ne présente aucun danger pour la circulation et procure de gros avantages économiques et pratiques. Pour arriver au même résultat une cavalerie de 28 à 30 bons chevaux avec conducteurs aurait été nécessaire. »

François Estier a précisé dans un courrier à la TdG que : « ... mes camions sortant de la fabrique de Nyon Dufour dépensaient une moyenne de 1/2 litre d'essence par kilomètre. Par contre celui qui a fait la course du Grand-St-Bernard nous a dépensé exactement 50 litres pour aller et retour Martigny-Grand Saint-Bernard »



Autobus desservant le col du Grand-Saint Bernard, notrehistoire.ch

A Versoix on ne badinait pas

Trois jeunes gens de Versoix et un quatrième d'une commune voisine ont été condamnés, le 25 juillet 1842, par le Tribunal correctionnel, à 48 heures de prison.

Ces jeunes gens, à l'issue d'une noce qui avait eu lieu le 11 juin, et après y avoir dansé avec des filles de la campagne, sont allés, à une heure avancée de la nuit, faire une visite à ces filles. La maisonnette qu'elles habitent est située au bord de la route et se trouve si basse, qu'un homme en touche facilement les tuiles. Deux des jeunes gens les ayant appelées, mais en vain, ont ébranlé quelques-unes des tuiles ; alors les filles sont sorties, chacune un échelas à la main, et ont mis leurs quatre visiteurs en fuite.

Informé de ces faits, M. le maire de Versoix J. B. Vandelle n'a négligé aucun moyen pour obtenir un aveu de l'un des jeunes gens, et il y est parvenu, mais non sans avoir promis que cette affaire n'aurait pas de suites. C'est donc avec surprise qu'on a vu arriver un mandat à comparaître devant M. le juge d'instruction, suivi d'une condamnation prononcée par le tribunal ; quand il ne s'agissait, assure la personne qui nous fournit ces renseignements, que d'un dégât consistant en « *trois tuiles* » dérangées, et d'une simple plaisanterie, assez habituelle chez la jeunesse des villages.

Une réprimande de M. le maire, qui d'ailleurs s'était engagé à ne point faire, à ce sujet, de rapport à la justice, aurait suffi, et produit même un meilleur effet que cette condamnation. JDG 02.08.1842

Versoix hier...



Archives Ville de Versoix