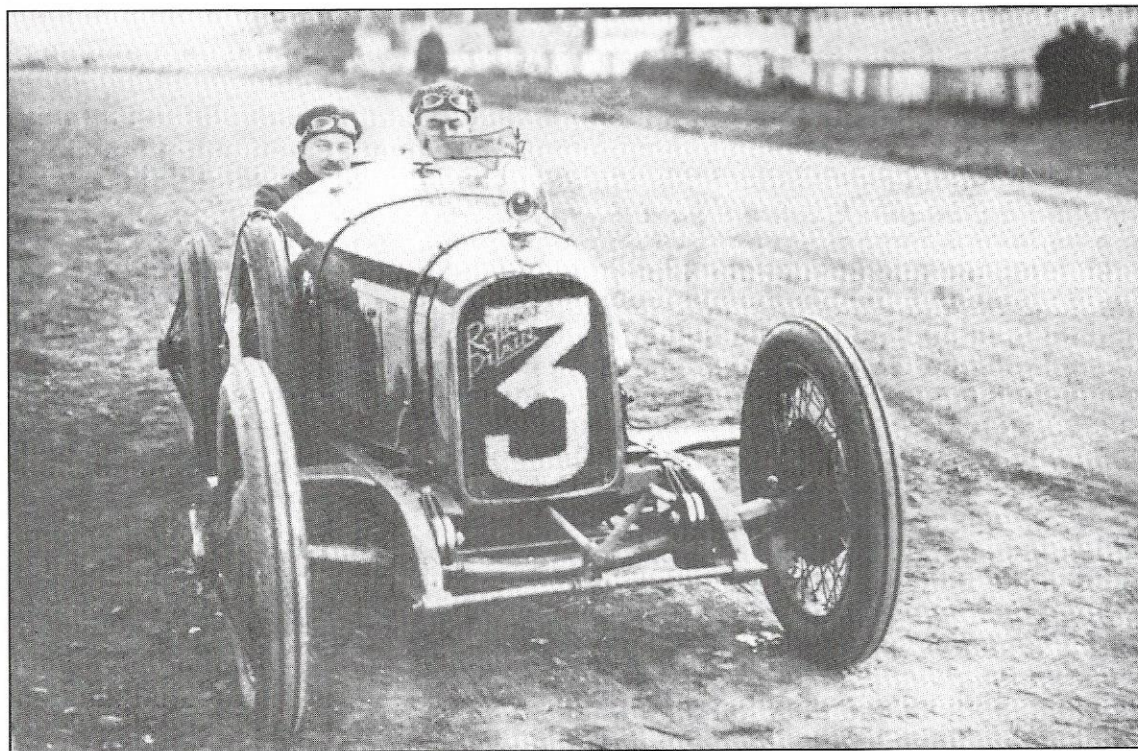


# du côté d'hier

## l'épopée de l'automobile en touraine (II)



Guyot et son mécanicien Létigny dans leur 8 cylindres tourangelle

*L'automobile a moins d'un siècle et on regarde déjà dans son rétroviseur, avec passion et nostalgie pour une époque haute en couleur.*

*En 1900, à bord de leurs bolides, leur ouvrant des horizons nouveaux, les premiers « chauffeurs » connaissent une griserie inédite : la vitesse !*

*Mais ils doivent autant se méfier du piéton que du gendarme, des écarts de la route comme de ceux des voitures attelées.*

*Après avoir témoigné, dans notre précédent numéro, de ces temps héroïques où partisans et adversaires de la « voiture sans chevaux » se bagarrèrent sauvagement, l'historien Jacques Feneant évoque ici l'industrie et la compétition automobiles, de la Belle Epoque aux Années Folles.*

*Une belle page de la mémoire tourangelle, puisque notre province, de 1906 à 1927, vécut à l'heure de la marque aux trois tours, Rolland-Pilain, attentive aux performances des 8 cylindres sur les circuits européens, ou aux péripéties d'une voiture de tourisme à travers les raids africains.*

*Une grande aventure régionale qui fut aussi un des plus prestigieux épisodes de l'histoire automobile française. Prenez avec nous la route du passé sur « la voiture des as ».*

# l'épopée de l'automobile en touraine (II)

## du côté d'hier

### Toujours les enlèvements

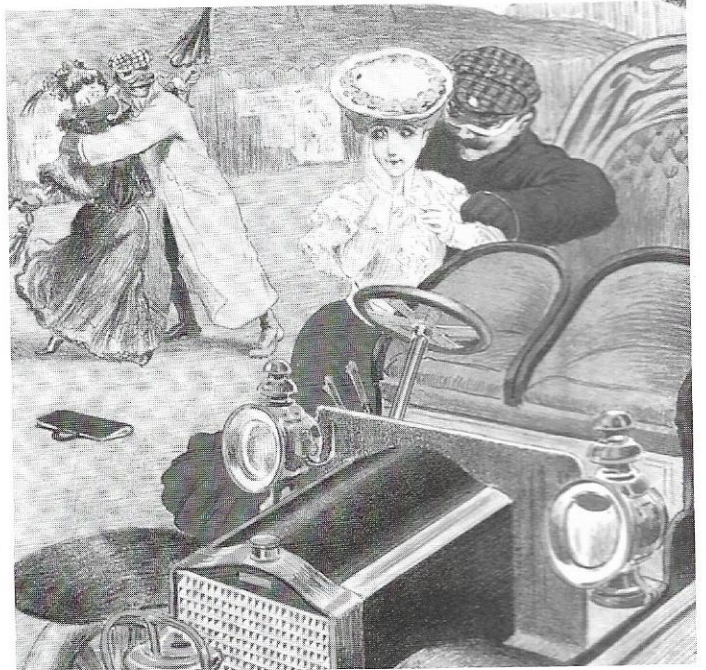
Décidément, l'automobile est une bien belle invention, et moi je l'admire, surtout parce qu'elle sert de plus en plus à des jeunes gens amoureux à enlever celles qu'ils aiment.

Un jeune homme et une jeune fille se plaisent, ils désirent se marier ; les parents refusent de donner leur consentement. Que faire ? Envoyer des sommations respectueuses au bourreau qui torture les cœurs ? Non, moyen inutile et maladroit qui ne donne que des résultats déplorables.

Le seul système pratique c'est l'enlèvement propre et bien fait, l'enlèvement en automobile naturellement.

Jadis, la tentative était dangereuse et coûteuse, je le reconnais ; tous les jeunes gens épris n'avaient pas à leur disposition une automobile aussi facilement qu'aujourd'hui ; il fallait aller chez Mme Bob Walter, très experte en cet art, lui louer une bonne auto et aligner sur son bureau, pour commencer, 25 beaux louis. Et dame, tous les amoureux ne possèdent pas un billet de 500 francs. J'ajouterai que l'aimable chauffeuse ne garantissait pas la réussite de l'enlèvement sur facture ; les automobiles étaient, à cette époque, peu perfectionnées et les pannes étaient nombreuses.

Bref, lorsque la plupart des soupirants s'apercevaient que le plaisir de goûter l'amour en paix n'était pas à la portée de toutes les bourses et que, par-dessus le marché, la moindre panne risquait de leur attirer de sérieux ennuis, ils constataient, non sans étonnement, qu'ils n'étaient plus amoureux du tout !



Quand l'automobile faisait courir de grands dangers à la vertu des femmes ! Décidément une bien belle invention...

Ah ! aujourd'hui, les temps sont changés, tout le monde possède une automobile, et celui qui, par le plus grand des hasards, n'est pas chauffeur, a des amis qui font de l'auto. Il n'est donc plus utile de débours 25 louis, les vieux camarades sont bien trop heureux de prêter leurs voitures pour opérer un enlèvement sensationnel qui sera relaté dans les journaux.

On dira : Mlle X..., qui se promenait innocemment dans son jardin, a été enlevée par un jeune homme, ami de la famille, M. Y... Une voiture appartenant à M. Z... a emmené les amoureux en vitesse vers une destination inconnue.

Donc, en l'an de grâce 1906, l'automobile tend de plus en plus à remplacer les sommations respectueuses, et, avec ce système perfectionné, les mariages deviennent de plus en plus nombreux ; les sommations ne servaient qu'à accentuer la brouille dans la famille, l'automobile arrange tout, son efficacité est décisive et immédiate.

Nous en avons encore eu un exemple frappant au commencement de cette semaine.

Un agriculteur des environs de Versailles qui s'opposait à l'union de sa fille avec le fils d'un commerçant, s'est aperçu, lundi dernier, que sa fille avait disparu du jardinot où toute la journée elle avait soupiré mélancoliquement après l'ami absent.

Notre homme s'enquit dans le voisinage, et des voisins charitables lui apprirent qu'une bonne et solide 18-chevaux de la grande marque s'était arrêtée quelques heures auparavant sur la route, non loin de sa maison, qu'un jeune homme en était descendu pour aider galamment la fille de l'agriculteur à prendre place dans l'intérieur de la confortable limousine, puis l'automobile avait démarré et disparu dans un nuage de poussière.

Vous croyez que le père s'arracha les cheveux et jura ses grands dieux qu'il n'accorderait jamais son consentement ; il ne fut pas si bête que ça ; il se rendit compte que le malheur était consommé, irréparable, et aussitôt il télégraphia aux fugitifs qu'il ne voyait plus aucun inconvénient à leur union.

Je comprends ça.

Et c'est ainsi que, grâce à l'automobile, ces deux jeunes gens se marieront au milieu de l'allégresse générale.

Morale : les interventions ont parfois des conséquences imprévues.

Paul Sencier, extrait de « L'Automobile », 1906.

**Le Gant**  
en "YOUTHLASTIC"  
qui s'adapte en tous sens

**LE GANT**, comme une seconde peau, se prête à tous les mouvements du corps.

**LE GANT**, qu'on dit sans plus est indispensable à toutes en lui qui ne peuvent supporter le moindre ligame.

**LE GANT** se va rapide ment, grâce aux bords relatés. C'est l'artère idéale pour toutes les toilettes, de voyage, les sports.

**LE GANT** existe pour chaque silhouette. Grande ou petite, forte ou mince, il y a un modèle Le Gant pour toute femme soucieuse de sa ligne.

**LE GANT**, Bisse Laxley, est breveté en France.

Calcutta 1914  
Londres 1914  
Buenos Aires 1914  
Santiago de Cuba 1914  
Santos 1914  
Rio de Janeiro 1914  
Buenos Aires 1914  
Santiago de Cuba 1914  
Santos 1914  
Rio de Janeiro 1914

Renseignements et vente en gros :  
Maison "Le Gant"  
14, Boulevard Raspail - Paris  
10, rue de la Harpe

De plus en plus légère et facile à conduire, l'automobile accélère l'émancipation des femmes, qui n'eurent bientôt plus besoin d'un chauffeur. La mode dut se plier (c'est le cas de dire !) à cette évolution des mœurs. Ainsi, les baleines rigides des corsets disparurent, laissant davantage de souplesse au corps (comme l'atteste cette réclame de 1934) et les belles effrontées découvrent au volant une nouvelle liberté...

# l'épopée de l'automobile en touraine (II)

## du côté d'hier

### De la compétition à l'industrie par Jacques Feneant

Avant la Première Guerre mondiale, soixante-deux marques se partagent le marché français de l'automobile et se livrent déjà une concurrence féroce. Les « grands » constructeurs pointent leur nez, comme les Peugeot, Renault, Darracq, Mathis, Gobron-Brillie, Delahaye, Mors et autres Panhard-Levassor. Certains, plus modestes mais tout aussi ambitieux, tentèrent l'aventure... même en Touraine.

#### La belle histoire des Rolland-Pilain

L'excellent ouvrage de Gilles Blanchet et Claude Rouxel, « Rolland-Pilain. La grande aventure automobile tourangelle », nous dévoile les secrets de cette firme qui brilla de tous ses feux vers 1920. Le mécanicien Emile Pilain a 25 ans et François Rolland, un représentant en vins passionné par l'automobile, va sur ses 46 ans quand, le 4 novembre 1905, ils décident de s'associer afin de constituer une affaire de construction automobile, la société « Rolland et Emile Pilain », située au 95 puis au 129 de la rue Victor-Hugo à Tours. Le premier apportait sa compétence - il avait été contremaître chez Delahaye - et le goût de la compétition sportive, le second le capital et le sens des affaires.

Au début, la société se borna à réparer et à vendre des automobiles et des cycles mais Emile Pilain est dévoré par deux passions. D'abord, celle de l'invention : son premier brevet, « dispositif de commande des soupapes dans les moteurs à explosion », est déposé en mars 1906, et naturellement, ces apports technologiques reçoivent leur application dans les premiers modèles réalisés à Tours : les types A (20 CV) et B (40 CV - 90 km/h) en 1907, puis le type C de 1908 (12-16 CV), modèle le plus diffusé avant 1914.

La compétition est la seconde passion du jeune Pilain qui connaît les débuts de la célébrité au Meeting de Provence, en septembre 1907. A cette époque, pour se faire connaître de la clientèle riche, en tant que constructeur, il fallait se distinguer dans les épreuves automobiles, en particulier dans le prestigieux Grand Prix de l'Automobile-Club de France. Le bas de gamme avait encore peu d'avenir ; le modèle D (8-10 CV) de 1908 se vendit d'ailleurs mal. La firme tourangelle s'adressa donc à une clientèle sportive et aisée. En 1909, un modèle « course » - 4 cylindres, 80 km/h et 11 l aux 100 km - fut lancé... « avec carrosserie deux baquets capitonnés cuir, protecteur de côté, coupe-vent, marchepied, wagon caoutchouté, ailes moulurées, coffre arrière en cuivre rouge embouti, au prix de 7.500 F en ordre de marche ».

Si les ventes progressent, surtout en Indre-et-Loire, les pertes d'exploitation vont aussi grandissantes ! La fabrication restait au

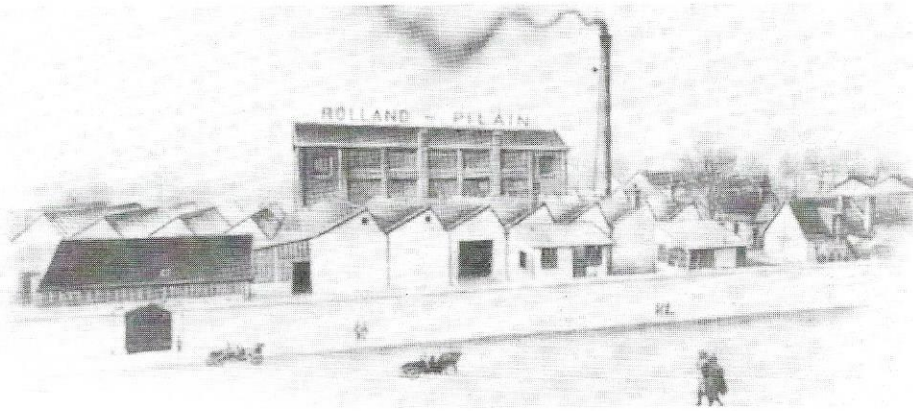
stade artisanal : l'usine montait le bloc moteur et le châssis, puis la carrosserie était, par exemple, conçue à Courbevoie puis peinte à Tours chez Voisin, rue Chalmel (le plus ancien carrossier automobile de Tours fut Lepingle, rue George Sand). Le garage Bernin, situé en face de l'atelier de la rue Victor-Hugo réalisa aussi un grand nombre de carrosseries pour Rolland-Pilain.

La société prit véritablement son envol en 1911. La « Société des Etablissements Rolland et Pilain », alors installée 44, place Rabelais, fit appel, en 1911, à cent quarante-deux souscripteurs, généralement des notabilités tourangelles : le comte de Courcelles, les Auvray, Bernin, Duthoo, les docteurs Doutrebente,

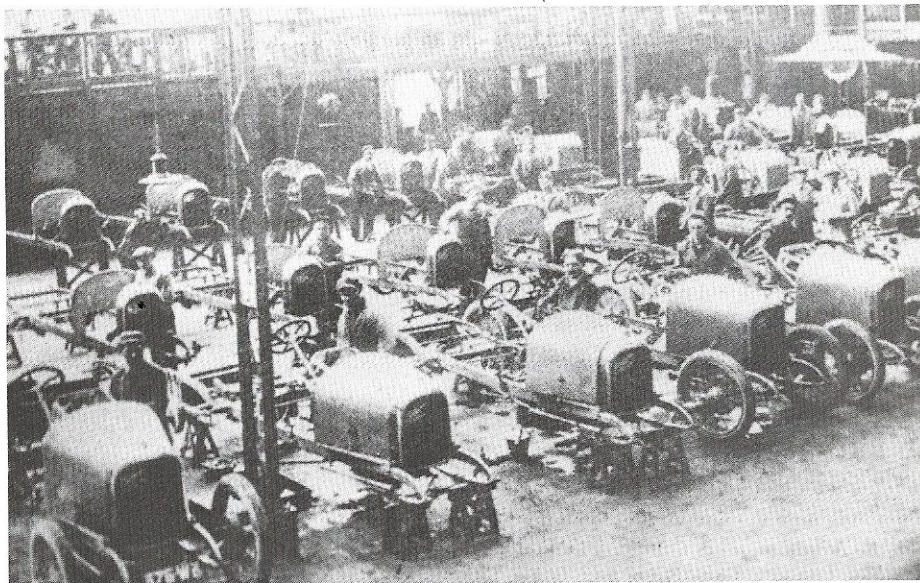
Barnsby, Gaudeau, Guillaume... des passionnés qui, grâce à leurs moyens financiers, pouvaient contribuer à l'essor de l'automobile.

La firme, au capital de 1.150.000 F, posséda un magasin de vente à Paris, renforçant ainsi la notoriété des Pilain, Emile et son frère Léon. Ces derniers furent les pionniers du système de freinage hydraulique à côté d'autres techniques de pointe comme le moteur sans soupapes, le carburateur automatique, l'allumage par magnéto blindée haute tension ou autre graissage sous pression...

La gamme s'étoffa ; le type C présentait plusieurs variantes de 1910 à 1912 avec les modèles course et course-tourisme. Le Salon automobile de Paris découvrit, en



L'usine principale Rolland-Pilain, à Tours, était située place Rabelais. Si la marque aux trois tours était appréciée pour la qualité et la robustesse de ses produits, elle fut, par contre, l'objet de nombreuses pétitions de la part des riverains qui lui reprochaient le vacarme de ses ateliers de forge, de chaudronnerie et celui de la salle d'essai des moteurs.



Dans les ateliers Rolland-Pilain, en 1923, on assiste ici au montage des 10 CV (au premier plan) et à celui de la 2 litres (au fond). Les châssis reposaient sur des tréteaux de bois et tout s'effectuait à la main, garantie d'application et d'ouvrage bien fait, mais les « grands » de l'automobile s'étaient déjà lancés dans le montage à la chaîne.

# l'épopée de l'automobile en touraine (II)

## du côté d'hier

décembre 1912, la R.P. (9 et 10 CV), la voiture Rolland-Pilain la plus répandue, celle qui remporta un incontestable succès commercial, lequel se confirma jusqu'en 1927 en raison de la robustesse proverbiale du modèle. Cent cinquante véhicules furent produits en 1913 au prix moyen de 10.000 F. Le constructeur restreint à quatre le nombre de types offerts à la clientèle, amorçant ainsi la tendance à la standardisation qui sera la règle après la Première Guerre. De 1909 à 1914, la marque diffusa en moyenne vingt-six véhicules par an dans notre département. Le président du conseil d'administration, François Rolland, et son fils Lucien, administrateur délégué, eurent la satisfaction de voir entrer de véritables bénéficiaires l'année de la déclaration de guerre.

Le nom de la firme apparut de plus en plus fréquemment au palmarès des compétitions automobiles secondaires, comme celle du Meeting de Provence en 1907 et en particulier au Meeting de l'Automobile-Club de la Sarthe et de l'Ouest, organisé en mai 1913 sur trois journées, dont l'une à Tours, dans la côte de la Tranchée. Les Tourangeaux restèrent maîtres chez eux en remportant un triomphe dans les catégories « tourisme-amateurs » et « tourisme-constructeurs ». Succès identique dans la même épreuve l'année suivante. Par contre, dans les Grands Prix, les Rolland-Pilain rencontrèrent quelques déboires dus sans doute à la difficulté de mener de front une affaire commerciale et la compétition. Pendant la Grande Guerre, l'usine de la place Rabelais travailla aussi pour la Défense nationale en montant des moteurs d'avion, des voitures commandées par l'armée et surtout en tournant des obus, activité qui eut pour conséquence d'augmenter le personnel, ce dernier passant de

# ROLLAND PILAIN

**Ses  
Modèles**

---

**LA 1 LITRE 500**  
(Puissance nominale 9 CV)

Moteur 4 cylindres 67,4 x 105, culasse rapportée, soupapes dans le fond de cylindre commandées par collecteurs, 4 vitesses et marche AR. Freins sur les 4 roues. Graissage Tecalémit. Eclairage et démarrage électriques. Alimentation d'essence par exhausteur. Montre. Compteur kilométrique. Indicateur de vitesse.

**LA 10 CV**

Moteur 4 cyl. 70 x 125, soupapes latérales, vilebrequin à 3 paliers, graissage sous pression, 4 vitesses et marche AR. Freins sur les 4 roues et sur le différentiel. Graissage Tecalémit. Eclairage et démarrage électriques. Alimentation d'essence par exhausteur. Montre. Compteur kilométrique. Indicateur de vitesse.

**LA 10/12 CV**

Moteur 4 cyl. 70 x 125, culasse rapportée et soupapes dans le fond de cylindre, commandées par culbuteurs, 4 vitesses et marche AR. Freins sur les 4 roues et sur le différentiel. Graissage Tecalémit. Eclairage et démarrage électriques. Alimentation d'essence par exhausteur. Montre. Compteur kilométrique. Indicat. de vitesse. Compte-tours du moteur.



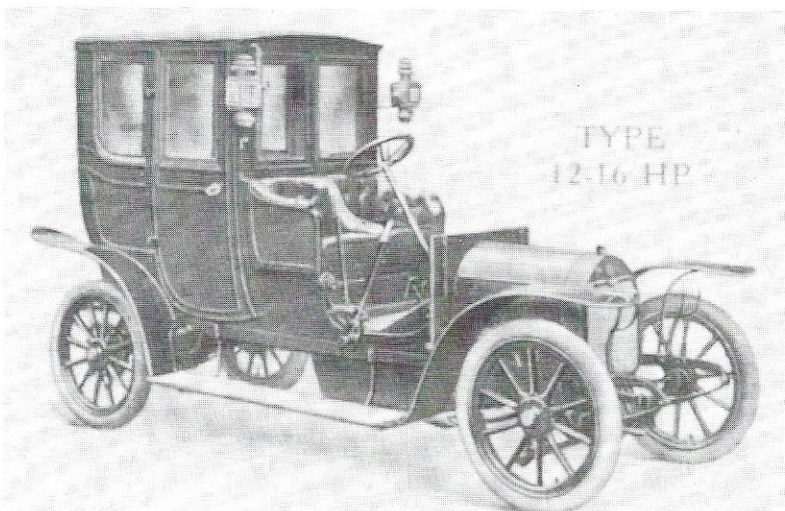
**LA 2 LITRES** (Puissance nominale 11 CV)

Moteur 4 cylindres 73 x 120, culasse rapportée, soupapes dans le fond de cylindre, commandées directement par arbre à cames placé en tête. Graissage sous pression, avance variable, 4 vitesses et marche AR. Freins sur les 4 roues. Graissage Tecalémit. Accumulateurs dans le tablier. Montre. Compteur kilométrique. Indicateur de vitesse. Compte-tours moteur Nivex.

**Bureaux et Ateliers :**  
83, 85, route de la Récolte, 83, 85  
**LEVALLOIS-PERRET**  
(Seine)  
Tél. : Wagram 12-57 - Elysées 88-63

**Siège social et Usines :**  
44, place Rabelais, 44  
**TOURS**  
(Indre-et-Loire)  
Téléphone : 982

Publicité Rolland-Pilain dans la revue « Omnia » n° 77 (1927).



Elégantes et racées, les Rolland-Pilain rivalisaient au Salon de Paris avec les firmes prestigieuses comme Hispano-Suiza, Willys et, ne soyons pas modestes, Rolls-Royce. D'ailleurs le sphinx qui orna les bouchons de radiateurs de la marque tourangelle après 1922, ressemblait curieusement à la fameuse victoire ailée, signe de ralliement de ceux qui peuvent penser en Rolls. Ci-dessus, une demi-limousine 12/16 HP de 1908.

deux cents ouvriers en 1914 à cinq cent quinze en 1918, y compris des femmes et des prisonniers allemands. Les bénéficiaires réalisés suivirent cette progression. Le *Monde Illustré* du 15 juin 1918 félicita patrons et ouvriers au nom du patriotisme ambiant.

Après le conflit mondial, l'inévitable reconversion obligea l'entreprise dirigée par Lucien Rolland à repartir avec deux modèles « anciens », la R.P. 10 CV et la C.R. 18 CV 4 cylindres, et à ramener à trois cents personnes environ ses effectifs en 1920. La réputation nationale de Rolland-Pilain s'affirma mais la Roche Tarpéienne était proche du Capitole ! On vit grand, trop grand sans doute : les appels de fonds furent nécessaires pour pouvoir revenir à la course et faire face à l'expansion de l'entreprise qui transféra ses bureaux et sa direction commerciale avenue Montaigne à Paris et qui possédait en outre un atelier à Levallois-Perret.

Le marché de l'automobile évolua rapidement et les petits constructeurs éprouvèrent des difficultés à se maintenir, surtout

# l'épopée de l'automobile en touraine (II)

## du côté d'hier

quand ils tablaient sur les modèles haut-de-gamme au prix de revient élevé. Emile Pilain et Lucien Rolland, qui ont respectivement 40 et 32 ans en 1920, mènent une « vie de château » et se laissent facilement griser par des « coups » publicitaires et sportifs, mais prennent des risques sur le plan commercial.

L'aviateur Sadi Lecointe devint ainsi « l'homme le plus vite du monde » au volant d'une Rolland-Pilain, en remportant le fameux duel avec le cheval Abbayi le 28 novembre 1920 : un défi qui eut pour cadre le Bois de Boulogne, sur une distance d'un kilomètre, cheval lancé, voiture arrêtée. Les catalogues des constructeurs utilisèrent cet exploit, tout en vantant les mérites de leur province d'origine, sa gastronomie, ses châteaux « qui sont si beaux quand on en fait la tournée dans une Rolland-Pilain, laquelle aime sa Touraine,

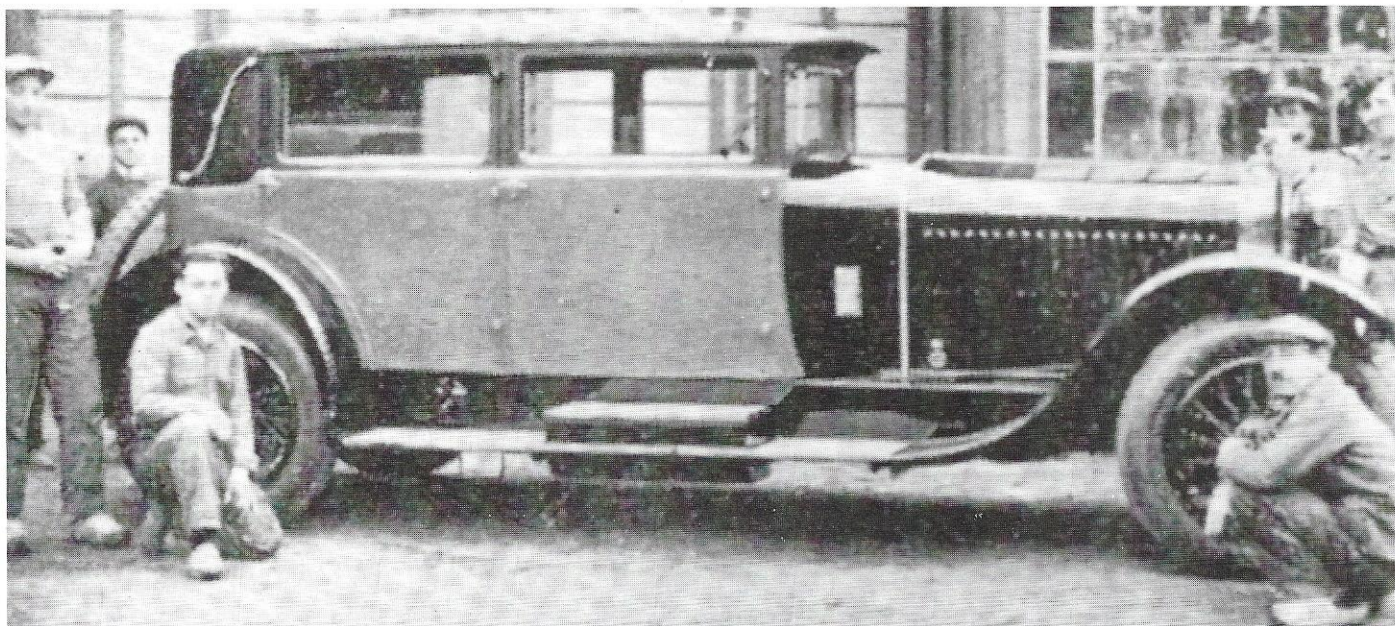
comme sa Touraine est fière d'elle ».

Si les ventes dans le département progressent - chauvinisme oblige ! - (quarante-six en 1921), la part de la firme stagne ou diminue par rapport aux grandes marques (6,7 % en 1914, 4,6 % en 1921 et 2,6 % en 1925, l'année des plus fortes ventes en Indre-et-Loire avec soixante-douze véhicules immatriculés) et cela malgré de nombreux engagements dans des épreuves de prestige dont le but était de prouver la rapidité et la robustesse des bolides. Le prix du premier modèle, la R.P., atteignait 11.500 F pour le châssis nu, sans les pneus (1920). Sept ans plus tard, le châssis nu de la R.P. 24 10 CV valait 27.5000 F, la torpédo 4/5 places 35.150 F et la conduite intérieure 41.500 F.

L'apogée de l'entreprise se situa entre 1922 et 1926, période au cours de laquelle fut lancé le célèbre slogan publicitaire :

« La voiture des As, l'As des voitures », et où apparut le sigle fétiche de la marque sur les bouchons de radiateur, une sphinge ailée posée sur les créneaux d'une tour qui supplantait les trois tours de la ville de Tours. En fait, la grandeur n'était qu'illusoire. Vue de l'extérieur, la société paraissait florissante. De nouveaux modèles, pourvus d'incontestables innovations technologiques qui avaient trente années d'avance, furent lancés ou présentés aux salons : la sportive B 22 (1922), la 2 litres C 23 type « Record du Monde » qui roulait à 140 km/h (1923) et sa version « Grand Prix », l'A 22 8 cylindres en ligne, une 18 CV CRF (1926), la D 26, destinée à remplacer la RP (gamme 1927)... enfin, une F 28 12 CV. L'Indre-et-Loire garda ses préférences pour la RP.

L'entreprise se dispersait donc entre la réalisation et la commercialisation de ces nou-



La Maison Chevalier, à La Riche, possédait de vastes ateliers pourvus d'un outillage moderne permettant l'exécution de tous les types de carrosseries : voitures de livraison, fourgons capitonnés, camions, autocars, conduites intérieures et voitures de sport. Les Galeries Modernes, Timbror, les Docks du Centre, Billard... : les grandes entreprises tourangelles « s'habillaient » chez Chevalier. Ici, une conduite intérieure Hispano dotée d'une carrosserie de grand luxe.

### POUR LES « FÊLÉS » DE LA MÉCANIQUE AUTO

Déjà trois ans ! Et un succès croissant. L'atelier associatif Galilée, lancé en juin 1983 par quelques passionnés d'automobiles soucieux de ne plus être dépassés par la technologie, a rapidement trouvé sa vitesse de croisière. Déjà riche d'une centaine d'adhérents, ce club de Fondettes entend doter ces derniers d'une meilleure auto-suffisance matérielle, tant dans le domaine de l'automobile que dans d'autres technologies, mais aussi répondre à la curiosité scientifique et technique des amateurs comme des professionnels, « pour lutter contre le paradoxe d'une croissance parallèle du progrès et de l'ignorance ».

Un ambitieux objectif que les membres de l'association se donnent les moyens d'atteindre. Outre un local de 340 m<sup>2</sup>, où les activités essentielles de mécanique auto et moto se déroulent dans un cadre fonctionnel, l'amicale jouit d'un matériel permettant non seulement l'entretien régulier de tout ce qui roule, mais encore les petites et grosses réparations. Un professeur de technologie apporte même son savoir aux adhérents. On comprend dès lors que les « fêlés » de la science mécanique soient de plus en plus nombreux à fréquenter cet atelier-self afin de profiter de cette entraide en matière de réparations et d'échanger des connaissances techniques sous le contrôle d'un technicien qualifié.

Précisons enfin que Galilée est aussi un organisme de formation continue, comportant des stages d'initiation et de perfectionnement ouverts à tous publics. Si la découverte des moteurs à 4 temps classiques, à 4 cylindres et de leurs principes vous motive vraiment, ou si vous avez toujours eu envie de tout savoir sur le carburateur et ses réglages, voilà assurément l'association vers laquelle vous devez foncer sur les cha-peaux de roues.

# l'épopée de l'automobile en touraine (II)

## du côté d'hier

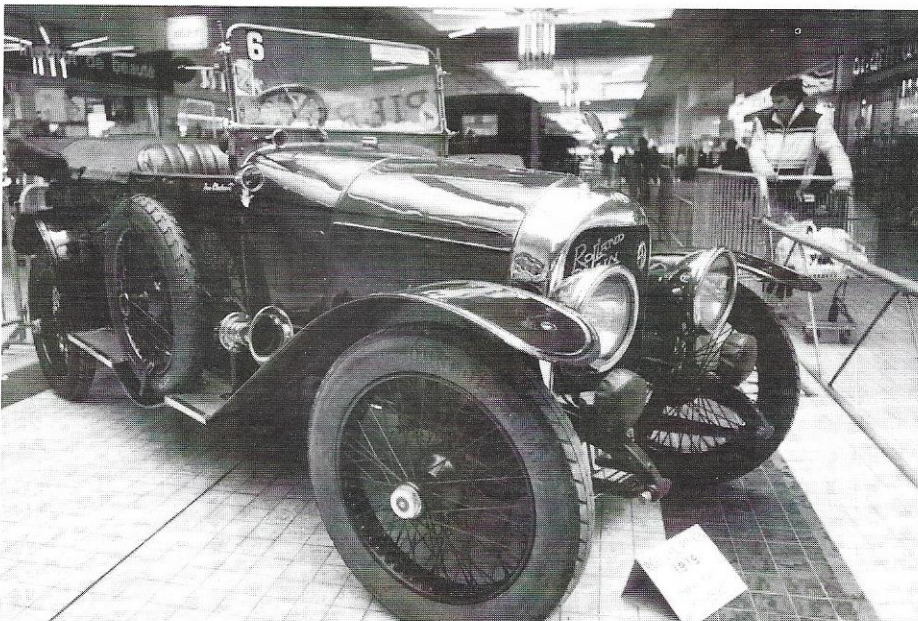
### LA COURSE AU RÉTRO

De marginale il n'y a pas si longtemps, la passion pour les voitures anciennes est aujourd'hui devenue un phénomène de masse. Un véritable courant de mode, tout juste cent ans après qu'un véhicule à quatre roues propulsé par un moteur à essence à quatre temps circule pour la première fois en France.

Qu'il s'agisse d'ancêtres toussotant et crachant ayant vu le jour au début du siècle, des fabuleux bolides de l'entre-deux-guerres ou de modèles plus récents, nombreux sont les amateurs à vouloir s'aventurer dans cette course au rétro. Un phénomène d'une ampleur croissante que confirment les nombreuses manifestations réservées à ces témoignages du passé (telle celle du printemps dernier au centre commercial de la Petite Arche, à Tours) et l'essor des clubs de passionnés se réunissant autour d'une marque d'automobile d'antan. A l'image des Britanniques et des Italiens, les Français découvrent enfin que l'automobile constitue aussi un patrimoine à préserver. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si le musée national de l'automobile, à Mulhouse, est désormais le troisième musée de France, avec plus d'un million de visiteurs chaque année.

Une vogue de l'auto-rétro dans laquelle s'inscrit la naissance printanière d'une association Rolland-Pilain, honorant la célèbre firme d'antan, joyau de notre industrie régionale. Créé à l'initiative de Gilles Blanchet et Claude Rouxel, les deux Tourangeaux auteurs du remarquable ouvrage « Rolland-Pilain, la grande aventure automobile tourangelle » (dont une réédition aura lieu en automne), ce club déjà riche d'une soixantaine de sympathisants entend approfondir l'histoire de la marque et organiser des rallyes à l'intention de ces drôles de machines. Un bulletin sera aussi diffusé auprès de tous les amoureux de « la marque aux trois tours ».

On verra donc rouler bientôt sur nos routes de Touraine ces fabuleux bolides Rolland-Pilain (dont une trentaine sont encore capables de circuler de par le monde et dont certains affichent plus de 300.000 km), les 27 juillet et 19 septembre prochains notamment, dans le cadre des « 4 heures de Blois » et du Tour de France des grands-mères automobiles. Nul doute qu'à ces occasions « l'as des voitures » fera fantasmer bon nombre des dompteurs de volants.



La course au rétro... à l'ère du Caddie.

### LE PARC AUTOMOBILE AUJOURD'HUI

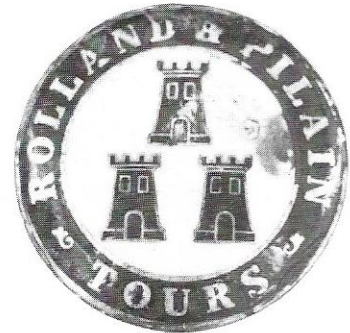
Lointaine époque (1905) que celle où l'on ne comptait guère que 266 automobiles immatriculées en Indre-et-Loire ! Huit décennies plus tard, le parc départemental est doté de 228.730 véhicules (circulation au 31.12.1983) répartis comme suit :

- voitures particulières et commerciales : 201.800
- cars et autobus : 430
- camionnettes, camions et tracteurs routiers : 26.500

Soit une voiture pour 2,5 habitants en Indre-et-Loire (2,4 en Région Centre et 2,6 pour la France entière). Pas moins de 17.966 immatriculations de véhicules neufs ont été enregistrées dans notre département en 1983.

La même année, la consommation de carburants en Indre-et-Loire a atteint 39.339 m<sup>3</sup> pour l'essence, 199.231 m<sup>3</sup> pour le super et 115.208 m<sup>3</sup> pour le gazole. Circulez !

veautés haut-de-gamme qui remportaient, il faut le remarquer, d'appréciables succès dans les concours d'élégance grâce aux carrosseries Kelsch. Le Tout-Paris « s'habilla » en Rolland-Pilain. Saisis d'une activité fébrile, les constructeurs se dépensèrent sans compter dans les Grands Prix de l'A.C.F., les compétitions en Italie et en Espagne, aux Vingt-quatre Heures du Mans... Des rencontres prestigieuses qui apportèrent bien des désillusions à la firme tourangelle à travers les abandons, les pannes mécaniques ou les faiblesses organiques des véhicules engagés.



La plus grande déception fut sans doute ressentie lors du Grand Prix de l'A.C.F. de Tours, le 2 juillet 1923. Rolland-Pilain engagea trois voitures au milieu des Fiat, Bugatti et autres Sunbeam... Après bien des espoirs, le public tourangeau dut se résigner à ne voir aucune de ses 8 cylindres favorites figurer au palmarès, toutes victimes de la supériorité mécanique des Anglaises et des Italiennes. Pendant ce temps, les affaires de la société « prenaient l'eau ». Les augmentations de capital ne suffirent pas pour construire un nouveau modèle de faible puissance afin de pouvoir affronter la production de masse, seule manière de faire face à la concurrence des trois grands (Renault, Citroën et Peugeot) et de renflouer l'entreprise.

Les conditions économiques ne furent hélas pas favorables au marché de l'automobile et les ventes des modèles sportifs et semi-luxe ne dégagèrent pas de bénéfices suffisants, compte tenu du coût de fabrication. Celle-ci était réalisée presque entièrement à la main par plus de trois cent cinquante ouvriers - et même quatre cent trente en 1927 - répartis entre les usines de Tours, Paris, Levallois et Toulouse. Ce personnel hautement qualifié était en outre mieux payé qu'ailleurs, l'absence de conflit social majeur au sein de l'entreprise le confirmant.

L'usine principale de la place Rabelais se consacrait aux moteurs et aux châssis. « Il y avait dans l'atelier de montage quinze à vingt châssis en cours de montage à des stades d'avancement très différents, mais chacun possède une étiquette en carton, attachée avec un fil de fer au châssis et portant les coordonnées du client auquel il est destiné... ». Vraiment du sur-mesure !

# l'épopée de l'automobile en touraine (II)

Ce qui n'est guère étonnant puisqu'il exista jusqu'à cinquante versions du modèle R.P... La production ne dépassait pas les quatre cents unités par an. Il fallait trente-six heures pour réaliser un moteur. Au sortir de l'usine la mécanique était parfaitement au point, d'autant plus qu'il y avait quatre bancs d'essai et surtout deux essais à l'extérieur des ateliers. L'un, « l'essai conducteur », se faisait en ville ! L'essayeur, après avoir installé son baquet sur le châssis nu... « passait devant la caserne Beaumont et allait jusqu'au boulevard Tonnelé ; de là il se rendait jusqu'à l'hôpital, où il faisait un demi-tour, et repartait pour l'essai de vitesse jusqu'aux abat-toirs... », pour la plus grande distraction des Tourangeaux. Le second essai était confié à des « rouleurs » qui conduisaient les châssis à Niort pour les faire carrosser... Les actionnaires majoritaires mirent en doute les qualités de gestionnaires d'Emile Pilain et de Lucien Rolland, lesquels furent finalement écartés. L'année 1927 marqua la fin de l'aventure tourangelle. L'entreprise déménagea pour Courbevoie et se sépara de l'usine de Tours. De leur côté, les deux industriels tentèrent leur chance dans la région parisienne. Une double tentative industrielle qui se solda par deux échecs. Les anciens établissements Rolland-Pilain furent déclarés en faillite en 1932, accusant un passif de 6,7 millions de francs, tandis que la société d'Emile Pilain disparut en 1931 après avoir sorti la T.29, un modèle petit mais luxueux. De cette belle et triste histoire ne restent guère que cinq automobiles Rolland-Pilain appartenant à des collectionneurs tourangeaux. Au chapitre des constructeurs, il faut aussi mentionner un habile mécanicien, Montier,

qui créa, à partir de modèles Ford surbaisés, la « Montier-spéciale » type course et la « Ford-Montier » distribuée dans le centre-ouest entre 1928 et 1935. On peut encore signaler qu'à Amboise, dans les années 1920, les ateliers de montage de voitures de la Maison Donot-Flandin-Parent connurent une passagère renommée et qu'après la Seconde Guerre, la firme Facel-Vega fabriqua des carrosseries, toujours à Amboise, de 1954 à 1964.

## Le sport automobile

La compétition se révéla être un moyen très efficace - et ruineux ! - de promouvoir l'automobile. Tous les constructeurs, grands ou petits, éprouvèrent des velléités dans ce domaine. Le public fut au rendez-vous de ce sport nouveau, fait de vitesse, de prouesses techniques et de risques physiques considérables, aussi bien pour le pilote que pour son mécanicien, puisqu'ils étaient indissolublement unis pour le meilleur et pour le pire dans leur étrange machine. Un couple qui tentait trop souvent le diable !

La Touraine vécut ainsi à l'heure des courses de bolides, principalement en raison de la présence de Rolland-Pilain à Tours et de la proximité du Mans, l'un des sanctuaires de la déesse automobile, sans oublier non plus que l'image du Jardin de la France, avec ses châteaux et sa douceur de vivre, cadrait parfaitement avec celle du luxe et du rêve dont avaient su se parer l'automobile dans sa publicité.

Mais la géniale invention n'en était pas moins sujette à quelques reproches. Ainsi, la commune de Hommes, « considérant que les courses automobiles sur routes sont un danger public, estimant toutefois



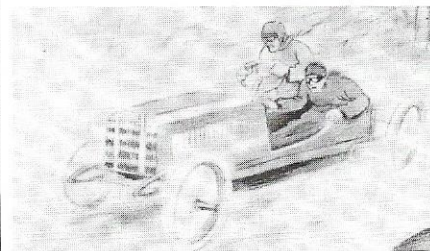
Terrorisés ! les braves paysans français face aux premières « voitures sans chevaux ». Ici, l'un de ces monstres sanguinaires surgit alors que des pompiers tentent d'éteindre un feu de cheminée, renverse un soldat du feu et écrase plusieurs goretts innocents.

## du côté d'hier

### « On va plus vite à pied »

Un soir, inquiète de ne pas me voir revenir, maman vint au-devant de moi. J'étais resté, assis sur une borne kilométrique, à regarder du « jamais vu » : le nouveau propriétaire du château, nommé Roberge, qui se livrait à des essais sur route avec la petite De Dion qu'il venait d'acheter à Paris ; on la lui avait livrée mais il ne savait pas encore s'en servir. Il la poussait à pied jusqu'en haut de la côte, lui faisait faire demi-tour, sautait dedans, saisissait le volant, manœuvrait manettes et leviers ; la voiture roulait, s'emballait, mais le moteur ne partait pas... Alors il freinait un bon coup et se retrouvait au fossé, nez contre talus...

Ma mère arrivait fort à propos pour l'aider à remettre l'engin sur le bon chemin. Lorsque les roues furent bien calées avec deux grosses pierres du fossé, il nous fit monter sur le siège de cuir pour apprécier sa souplesse tout en admirant le brillant des nickels et le glacé de la peinture jaune-coucou de la carrosserie...



- Surtout, ne partez pas ! disait ma mère quelque peu inquiète de se voir juchée sur ce bizarre véhicule.

- Soyez sans crainte : le moteur ne veut rien savoir... Ou bien il est noyé ou bien l'essence n'arrive pas. Je vais faire venir le vendeur. Ce soir même, je lui écrirai. Vous pouvez descendre : je vais vous donner la main.

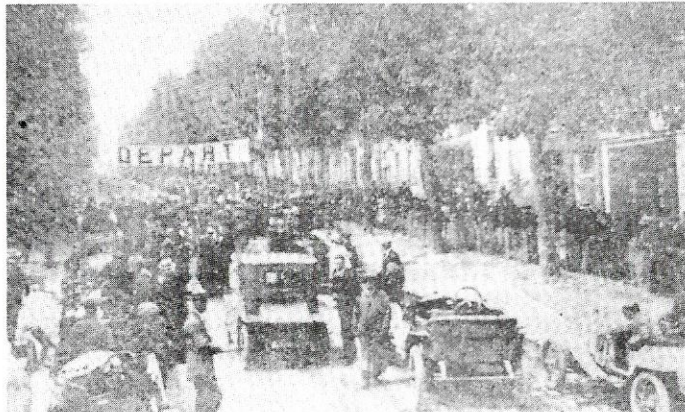
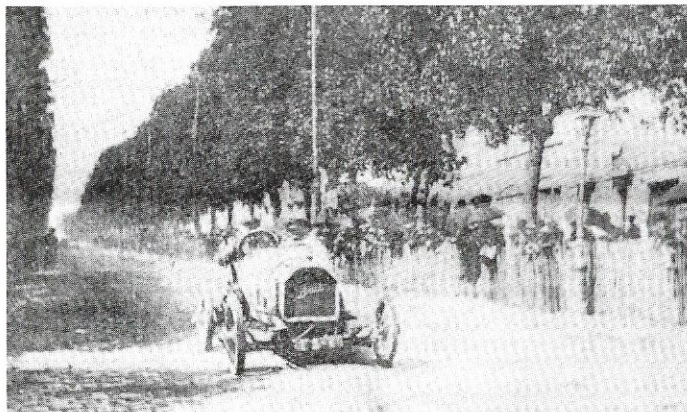
M. Roberge sentait bien que nous ne nous trouvions pas en sûreté dans sa voiture sans cheval, même lorsque celle-ci était à l'arrêt. Il guida nos pieds pour trouver l'appui de l'étroit marche-pied et, lorsque nous fûmes à terre, il demanda à maman d'ôter les cales. L'engin se mit à rouler. Dès qu'il prenait de la vitesse, le conducteur freinait pour ne pas le laisser s'emballer. Il progressait ainsi comme s'il faisait des petits bonds de dix mètres en dix mètres. Il finit par disparaître au tournant mais nous le retrouvâmes couché dans le fossé presque au bas de la descente.

- C'est pas ça qu'on t'achètera pour aller à l'école, dit maman. On va plus vite à pied !

Maurice Davau, 1986  
Extrait de « Mémoires d'un jeune  
Tourangeau du début du siècle »  
(à paraître)

# l'épopée de l'automobile en touraine (II)

## du côté d'hier



Le 15 mai 1913, le meeting de la Pentecôte, dans la rampe de la Tranchée, connut un vif succès (à gauche, une Buick). Succès reconduit l'année suivante d'une part pour la course de côte du 31 mai 1914, toujours à la Tranchée (à droite, une vue panoramique), d'autre part le 1<sup>er</sup> juin sur la route de Paris, dans le cadre de la « course du kilomètre ». Les vainqueurs furent Pilain et le docteur Barnsby sur Rolland-Pilain. Ces épreuves étaient destinées aux voitures de tourisme et de course.

### ÉCHOS DU MEETING AUTOMOBILE DE TOURS DES 31 MAI ET 1<sup>er</sup> JUIN 1914

#### Le programme

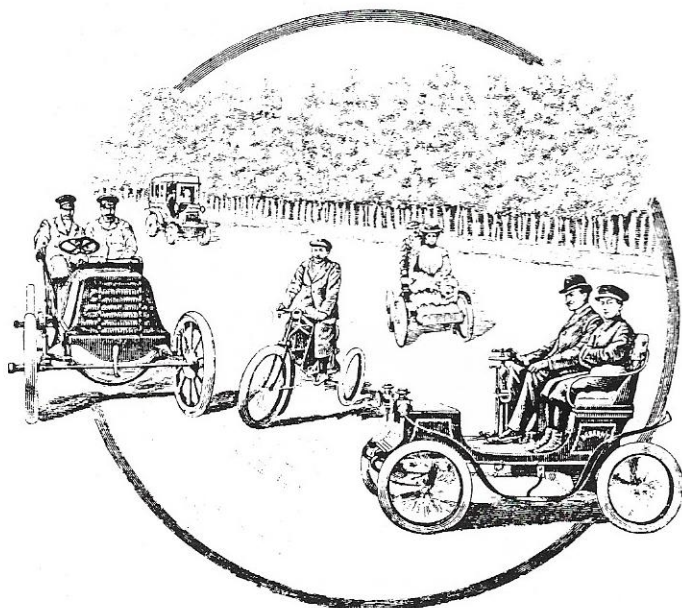
Dimanche 31 mai. Entre 10 heures et midi, arrivée place de la Gare du rallye automobile organisé par « La Vie au grand air », avec le concours de l'A.C. de l'Ouest et de l'A.C. du Centre ; le matin, place Choiseul, pesage des voitures prenant part aux courses de côte et du kilomètre ; à midi, salle des fêtes Brunet, déjeuner officiel ; à 2 heures, course de côte dans la Tranchée ; à 4 h 30, gymkhana automobile, place de la Gare, à Tours. Mardi 1<sup>er</sup> juin. Le matin, course du kilomètre, route de Paris ; à 2 h 30, concours d'élégance, boulevard Heurteloup.

#### Enorme succès : 292 engagements !

- 72 inscriptions pour la course de côte ;
- 75 inscriptions pour la course du kilomètre ;
- 70 inscriptions pour le rallye « La Vie au grand air » ;
- 45 inscriptions pour le concours d'élégance ;
- 30 inscriptions pour le gymkhana.

#### Question de sécurité !

Selon la Dépêche du 2 juin 1914 : « Les mesures de sécurité paraissent avoir été prises en hâte et sont insuffisantes. La foule imprudente sillonne la route sur le parcours ; à 9 heures et demie on pose encore des fils de fer pour endiguer le flot humain qui continue à arriver de la ville. Des chiens errent sur la chaussée. Malgré toute leur bonne volonté, les gendarmes sont débordés. L'organisation d'une telle épreuve est certes compliquée mais il y aura lieu, à l'avenir, de remédier à cet état de choses. C'est miracle qu'il n'y ait pas eu d'accident. On ne peut sans frémir songer aux catastrophes qui auraient pu se produire par des voitures qui ont atteint des vitesses dépassant 140 km/h. En fait, il y eut bien accident, lors de la course du kilomètre : la voiture 38 Chenard et Walcker a tué sur la ligne de départ, deux malheureux cabots que des propriétaires imprudents laissaient divaguer... ».



### DÉMOLITION AUTO

Pièces détachées - Organes pour véhicules - Capotes 2 CV Citroën - Transmissions  
Silencieux et tubes neufs - Pneus occasion et rechapés - Attelages caravane

## Ets H. de Kilmaine s.a.

114, route de Bordeaux - 37170 CHAMBRAY-LES-TOURS - Tél. 47.27.51.36



# l'épopée de l'automobile en touraine (II)

## du côté d'hier

qu'il y a lieu d'encourager ce sport éminemment français », souhaita « que les courses d'automobiles ne soient autorisées que sur des pistes spécialement aménagées... ». Ces réserves émises ici et là, les Tourangeaux s'enthousiasmèrent pour ce sport nouveau, tout au moins comme spectateurs. Ces derniers manquaient d'ailleurs de discipline puisque la troupe était réquisitionnée pour les contenir.

La promotion de l'automobile passa par les Automobile-Clubs. Le conseiller général B. du Saussay en devint le président départemental en 1907. Il proposa les landes du Ruchard afin d'y installer un autodrome, mais le conseil général ne le suivit pas, ce qui n'empêcha pas la Touraine de recevoir des compétitions automobiles d'une manière régulière.

L'Automobile-Club de la Sarthe et de l'Ouest organisa son célèbre Meeting de

la Pentecôte dont le clou principal resta la fameuse course de la Tranchée, en 1913, 1914, 1921 et 1922 puis, à partir de 1923, celle de l'Alouette, son parcours plus sinueux, sur la même distance de 500 m, ayant reçu la préférence.

L'épreuve de la rampe de la Tranchée du 15 mai 1913 était réservée aux voitures de tourisme et course réparties en douze catégories d'après leur cylindrée avec ces extrêmes : 1<sup>ère</sup> catégorie, au-dessous de 1,200 l ; 2<sup>ème</sup> catégorie, au-dessous de 6,500 l... Les voitures de tourisme devant transporter une charge utile minima variant de 100 kg (1<sup>ère</sup> cat.) à 520 kg (2<sup>ème</sup> cat.). En tout, soixante véhicules engagés représentant huit pays, une première à Tours : « Dès une heure de l'après-midi, une foule énorme se rend place Choiseul où a lieu, près de l'octroi, le départ des concurrents. Un important service d'ordre est organisé

par la gendarmerie et la police locale. Pour maintenir les curieux et éviter les accidents, des barrières ont été installées le long des trottoirs... Deux contrôles sont édifiés à chaque extrémité du parcours et communiquent entre eux par téléphone. Ils sont occupés par de nombreuses personnalités sportives, les membres du bureau de l'A.C.S.O. et des journalistes sportifs autorisés. Entre nous, nous y avons remarqué MM. Brunel, secrétaire général et Paul Boncourt, vice-président... Ajoutons qu'une nuée de photographes a joué du déclic et qu'un tableau d'affichage a tenu le public au courant des différentes péripéties de la course... », rapporte *la Dépêche* dans son édition du lendemain.

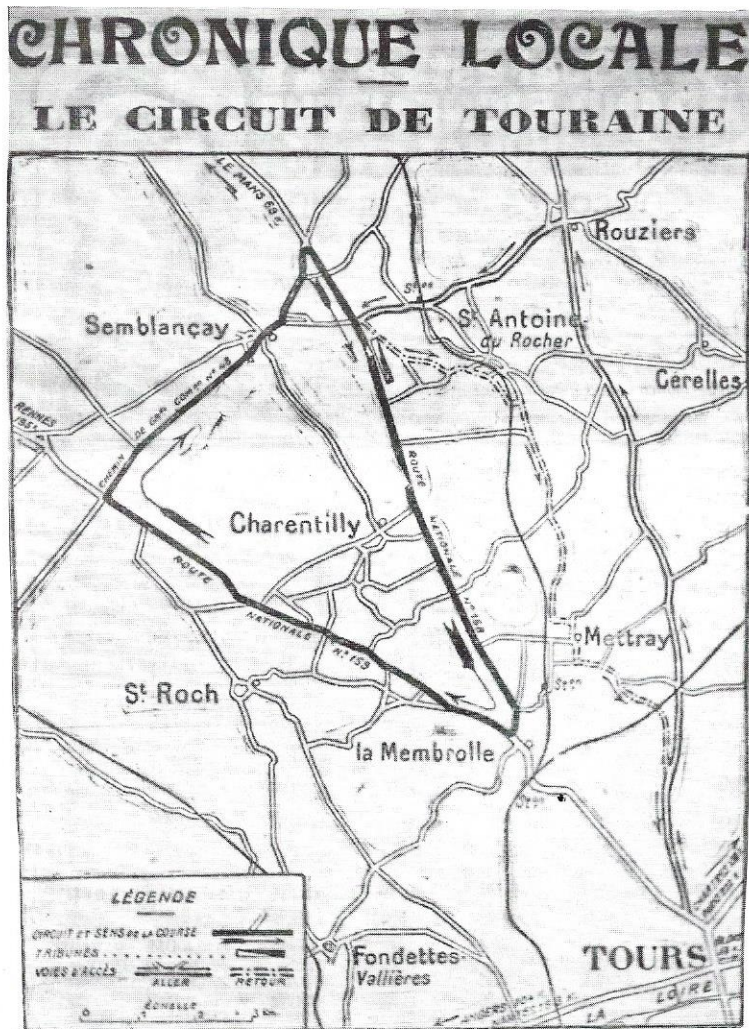
Double victoire pour Rolland-Pilain en catégorie « tourisme-amateurs » et dans la deuxième série « tourisme-constructeurs », réalisant les meilleurs temps, respectivement 41 s 4/5 (43 km/h) et 27 s 2/5 (65,6 km/h). Tour d'honneur à la clé. « C'est M. Pilain en personne qui commande sa voiture, laquelle pèse 2 t. dont 580 kg de charge. L'habile constructeur, autant qu'intrépide conducteur, qui veut bien emmener avec lui notre collaborateur sportif, fait une course magnifique. Les ovations éclatent de toutes parts, alors qu'on lui remet une superbe gerbe fleurie. Il est superflu de faire à nouveau l'éloge des automobiles Rolland-Pilain... mais il nous plaît de constater une fois de plus que la célèbre marque s'est encore classée première dans les diverses catégories du Meeting de Pentecôte... ».

Le lendemain, un article célébra à nouveau le succès : « Le triomphe que vient de remporter la Maison Rolland-Pilain est véritablement un succès tourangeau ; aussi sommes-nous persuadés que nos concitoyens, appréciant comme ils le méritent les efforts faits par les habiles constructeurs, n'hésiteront pas à encourager une industrie locale qui a su se classer parmi les premières du monde et lui accorderont leur confiance... ».

En 1914, l'épreuve de la Tranchée se double, le 1<sup>er</sup> juin, d'une « course du kilomètre » sur le plateau de Saint-Symphorien, dans laquelle, à nouveau, les constructeurs tourangeaux s'affirmèrent.

Mais la mémoire automobile de notre région reste avant toute autre épreuve marquée par le Grand Prix de l'A.C.F. de Tours, qui attira la foule des grands jours, les 1<sup>er</sup> et 2 juillet 1923.

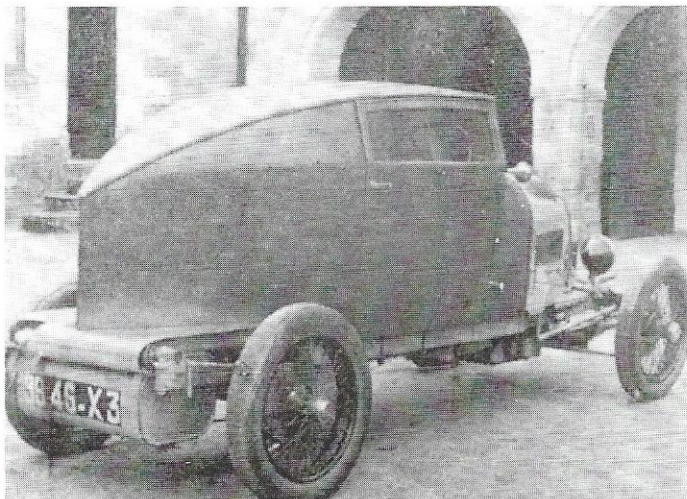
Tout le monde semblait persuadé de l'utilité de ce genre de manifestations sportives. Pourquoi ces engins formidables ? Pourquoi ces vitesses ? Guyot, certain jour qu'il essayait un châssis Rolland-Pilain le disait à un paysan de Chambray qui, effrayé, lui posait la même question : « C'est pour que dans un avenir prochain tu puisses bouffer des kilomètres dans une voiture confortable, très vite et sans dépendre trop d'argent ».



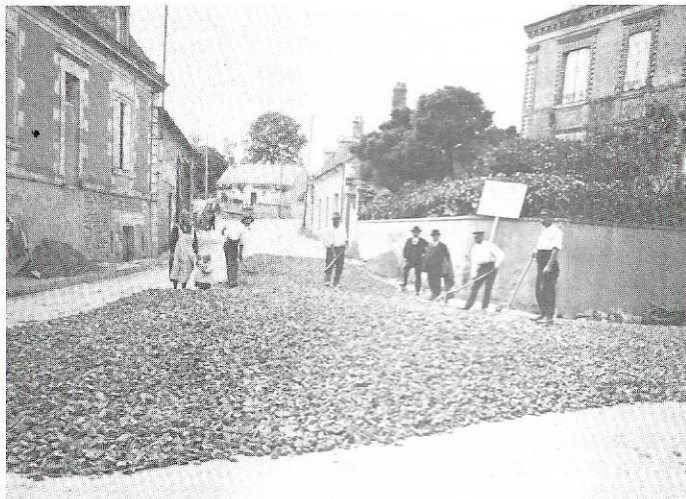
Le Grand Prix de l'A.C.F. fut l'un des événements les plus « chics » de l'année 1923. Il se disputa sur le circuit de Touraine, au nord de Tours, d'un développement de 22,864 km, à parcourir trente-cinq fois. Il présentait pas mal de difficultés au nombre desquelles le périlleux virage en épingle à cheveux de la Membrolle. La course de vitesse, prévue pour le 2 juillet, fut précédée, la veille, par la compétition réservée aux voitures de tourisme.

# l'épopée de l'automobile en touraine (II)

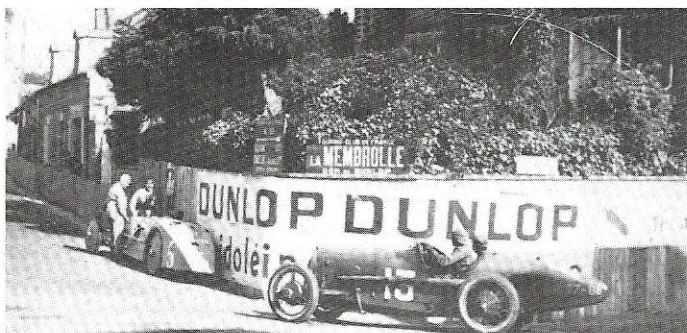
## du côté d'hier



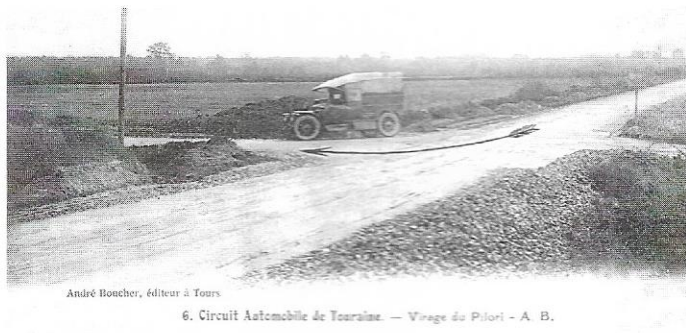
Aéro-dynamique, cette carrosserie de Chevalier pour Bugatti. Une conduite intérieure très sportive pour l'époque, ancêtre de la formule 1. La vitalité de l'industrie automobile tourangelle avant 1930 n'est plus à démontrer.



Avril 1923 : on procède au rechargement du virage de la Membrolle... sous l'œil de deux ingénieurs des Ponts et Chaussées. La Touraine s'apprête à vivre un épisode particulièrement prestigieux de sa mémoire automobile.



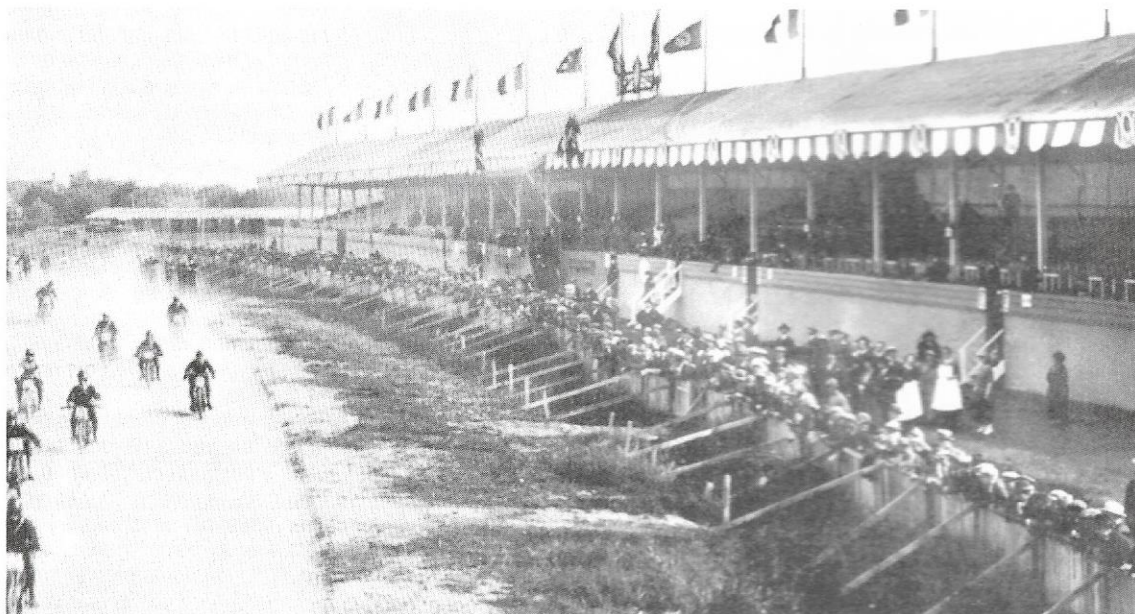
Les pilotes Wagner, Guyot et Hémerly défendirent les couleurs de la Touraine sur leur Rolland-Pilain (8 cylindres A 22, 97 CV, 175 km/h), qui s'apprête ici à dépasser la Voisin de Duray, momentanément en panne dans la côte de la Membrolle. Au 29ème tour, Guyot abandonnera sur une panne stupide (rupture de ressort de pompe à huile).



Anré Boucher, éditeur à Tours

6. Circuit Automobile de Touraine. — Virage du Piloni - A. B.

A juger de l'état du circuit, où se disputa le Grand prix de l'A.C.F., on comprend les nombreux abandons sur radiateur crevé ! Dans le but de préserver la route nouvellement refaite, le préfet limita la vitesse sur le circuit à 40 km/h... pour les nombreux automobilistes qui désiraient se rendre compte et imiter les champions avant l'épreuve !



Le public fut au rendez-vous de l'événement que fut le Grand prix de l'A.C.F. en 1923. Les tribunes contenant quatre mille places étaient situées sur la N. 158 à la Noue-Guérinet. En prélude eut lieu la course des motocyclottes, le 1<sup>er</sup> juillet. Le lendemain, le départ du Grand Prix, clou de la manifestation, fut donné lancé.

# l'épopée de l'automobile en touraine (II)

Le Grand Prix de Vitesse se disputa donc sur le circuit de Touraine, au nord de Tours, autour de la Membrolle, sur 22,8 km, distance à parcourir trente-cinq fois (799 km) avec des pointes prévues à 200 km/h. Quelle affluence et quelle animation dans la ville ! « Nos braves agents ont fort à faire pour tempérer les griseries dangereuses de vitesse qui frappent certains chauffeurs. Ils rappellent énergiquement aux imprudents, le sifflet aux lèvres et le bâton à la main, que nos rues passantes et devenues trop étroites ne sauraient être transformées en piste de circuit... », rapporte un reporter.

On enregistra un flot de cinq cents voitures à l'heure sur la route de Paris la veille de la première épreuve et plus de vingt mille spectateurs acquittèrent un droit d'entrée, fixé à 3 F le dimanche 1<sup>er</sup> juillet et à 4 F le lendemain. Fabuleux succès ! La première journée fut réservée aux voitures de tourisme réparties en trois catégories, chacune se voyant attribuer une quantité d'essence déterminée. Mathis et Peugeot se partagèrent les lauriers. Le circuit de la Membrolle connu toutefois son épreuve-vedette le lendemain 2 juillet, en présence du ministre des Travaux Publics Le Trocquer, du préfet et des parlementaires Chautemps et Proust, députés, ainsi que du sénateur Besnard, lesquels purent

admirer les bolides bleus, verts ou rouges, couleurs des marques françaises, anglaises et italiennes, lancés à plus de 190 km/h en ligne droite.

Les grands titres de la presse résumèrent parfaitement l'épreuve : « L'industrie anglaise triomphe avec Sunbeam dont les trois voitures terminent première, seconde et quatrième. Bugatti se classe troisième... Un lamentable accident fait de nombreuses victimes... Le malheur des Fiat et des Rolland-Pilain ».

La victoire de Seagrave sur Sunbeam, en 6 h 35 mn, à la moyenne de 121 km/h, fut en effet ternie par l'accident provoqué, dès le 1<sup>er</sup> tour, par la Bugatti n° 11 pilotée par de Viscaya, entre la passerelle de la Membrolle et le virage. Son auto vint heurter en biais la palissade et la renversa sur une certaine longueur. La Bugatti, en fin de course, alla s'écraser sur un poteau télégraphique qui s'abattit sur les spectateurs, provoquant une quinzaine de blessés dont certains grièvement. Ils furent soignés dans les cliniques de Tours et reçurent la visite des autorités fort émuës et très ennuyées par cette ombre faite à une aussi belle manifestation.

Pour ne pas terminer sur une note trop lugubre, les journaux se firent aussi l'écho de petites anecdotes plaisantes : « On dit que les autos, des Fiat et des autres,

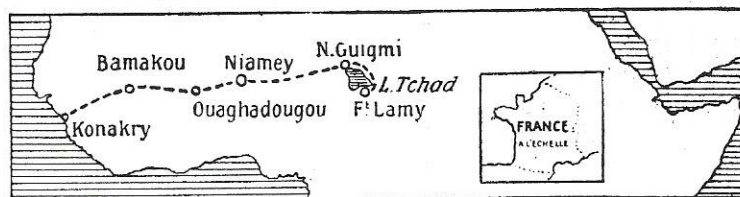
avaient été mises à la disposition de la presse. Il y avait beaucoup de petites femmes dans ces voitures mais pas un seul rédacteur sportif des quotidiens de la région. Les parents pauvres sont toujours au bout de la table ». On rapporta encore qu'au cours du vin d'honneur qui clôtura la manifestation, Camille Chautemps, levant son verre, lança aux dirigeants de l'A.C.F. : « ... La Touraine est une jolie femme qui vous hante et remplit vos rêves ; elle est encore un idéal qui passe à peine entrevu. Vous serez tenté par le désir d'y revenir et de la revoir. Ce jour-là, elle vous recevra avec tout son charme et avec tout son cœur... ». Le « gentil Camille » n'associait-il pas, dans son esprit, jolie femme et belle automobile... ce que nos contemporains ne manquèrent pas de faire à travers tout un déploiement publicitaire consacré à l'automobile. Jusqu'à ce qu'un ministre des Droits de la Femme tente, en vain, d'y remédier.

La plus belle conquête de l'homme, celle qui le fit rêver avant d'être acquise et qui le transporta vers des extases infinies une fois conquise (mais souvent au péril de sa vie)... je veux dire l'automobile, connu donc sa plus grande période au début de notre siècle. Un siècle où la vitesse devint la mesure de toute chose.

Jacques Feneant, 1986

## AU CŒUR DE L'AFRIQUE

LA MISSION TRANIN-DUVERNE ATTEINT LE TCHAD A BORD DE DEUX 10 CV DE SERIE ROLLAND-PILAIN



Pour la première fois, les voitures automobiles parties de Konakry atteignent le lac Tchad, résultat d'autant plus remarquable qu'il a été accompli par des voitures du type commercial rigoureusement de série, sans aucune préparation spéciale et sans ravitaillements organisés.

Partis de Paris en touristes, à bord de deux 10 CV Rolland-Pilain, MM. Duverne, Tranin, Borles et Walloton se rendirent par la route à Bordeaux, où eut lieu l'embarquement à destination de Konakry. De là, ceux-ci gagnèrent le Tchad après avoir parcouru les 4.000 kilomètres de brousse, sables, etc., du trajet ci-dessus.

Félicitons ces hardis explorateurs d'avoir été les premiers à accomplir cet exploit sans précédent des voitures de série courante, et associons-y la maison Rolland-Pilain, dont les voitures ont accompli ce dur parcours sans un ennui, sans une défaillance, et ont ainsi permis ce résultat tout à l'honneur de l'audace et de l'industrie françaises.

Voilà un exploit qui laisse loin derrière lui toutes les tentatives effectuées jusqu'à ce jour dans cet ordre d'idées, avec des véhicules spéciaux, compliqués et coûteux, avec des organisations ruineuses, et qui vient apporter une fois de plus la démonstration éclatante des qualités légendaires de résistance et de sécurité de la 10 CV Rolland-Pilain.

Comme l'atteste cet article du Petit Parisien (du 25 janvier 1925), l'engagement des Rolland-Pilain dans les Grands Prix et leur participation aux épreuves des 24 Heures du Mans de 1923 à 1926, tenaient à la fois de l'esprit de compétition et du désir d'assurer une publicité à la marque. Afin d'asseoir définitivement la réputation de la firme tourangelle, il ne manquait plus que la grande aventure des raids, à l'exemple de ceux qu'organiseront Citroën et Renault. De novembre 1924 à mars 1925, une R-P 10 HP traversa l'Afrique, de l'Atlantique à la mer Rouge, triomphant des pires difficultés. Hélas ! cet exploit, à mettre au compte de la mission Tranin-Duverne et de la robustesse de la R-P, arrivait bien tardivement pour remettre à flot l'entreprise de Tours.

## BIBLIOGRAPHIE

### SOURCES

Archives départementales d'Indre-et-Loire, série S.

### OUVRAGES

- BLANCHET G. et ROUXEL C., *Rolland-Pilain. La grande aventure automobile tourangelle*. Pontoise, Edijac, 1985.
- BLANCHET G. et SABATES F., *Le duel Bugatti-Voisin*. Paris, Jacques Grancher, 1982.
- BOULAY J.-C., *La pénétration de l'automobile en Indre-et-Loire de 1899 à 1928*. D.E.S. Faculté des Lettres de Poitiers, 1962.
- CROUBOIS C. (COLLECTIF), *L'Indre-et-Loire. St-Jean-d'Angély, Bordessoules, 1982*.
- GIRY A. de, *Deux siècles d'économie tourangelle vécus par la Chambre de Commerce et d'Industrie*. Chambray, C.L.D., 1981.
- LHERITIER M., *Tours pendant la Guerre de 1914-1918*. Tours-Paris, Deslis et Costes, 1924.
- ROUSSEAU et IATCA, *Histoire mondiale de l'automobile*. Paris, Hachette, 1958.
- SAVOY C. et TRANCHANT J., *Quelques aspects de l'histoire économique et sociale de l'Indre-et-Loire : 1919-1939*. D.E.S. Faculté de Tours, 1972.

### JOURNAUX ET PÉRIODIQUES :

- *Annuaire statistique et commercial de Tours et du département d'Indre-et-Loire*.
- *La Dépêche*.
- *L'Écho de Touraine* (17 septembre 1965).
- *La Gazette de Touraine* (10 juin 1978).
- *L'Illustration* (septembre 1927).
- *Le Monde Illustré* (15 juin 1918).
- *La Nouvelle République du Centre-Ouest* (21 juin 1955 ; Foire de Tours de mai 1981 ; 28 et 29 août 1984 ; 1<sup>er</sup> et 7 avril 1986).
- *Le Petit Parisien* (25 janvier 1925).

### DOCUMENTS PHOTOGRAPHIQUES :

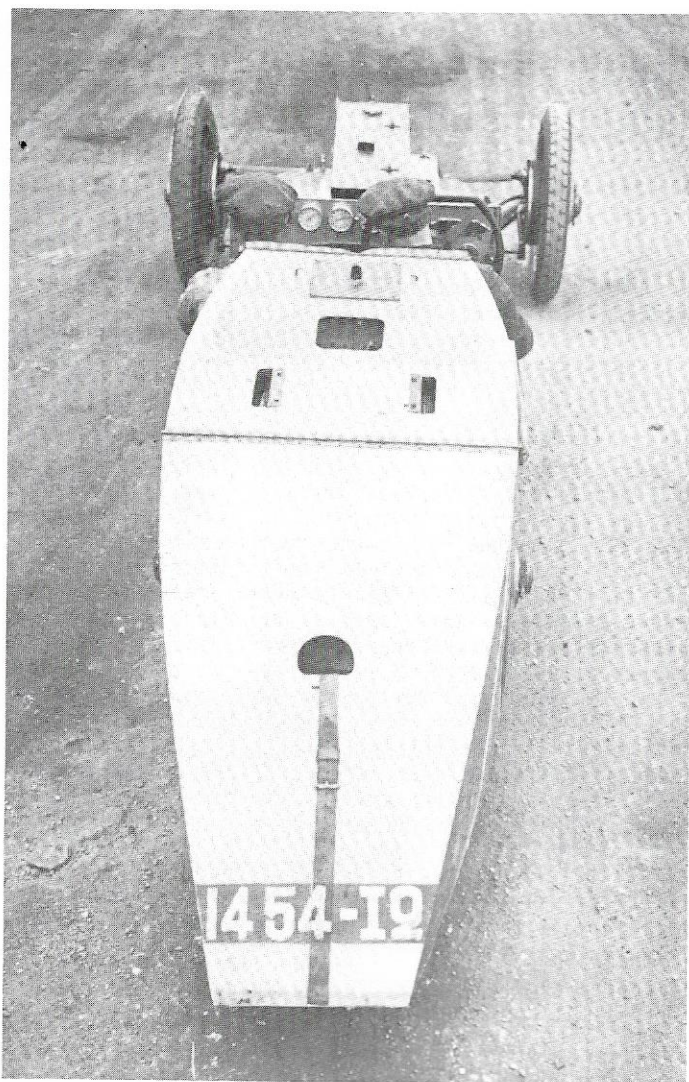
Les documents du Grand Prix de l'A.C.F. de Tours ont été empruntés dans le quotidien local *La Dépêche* et dans l'ouvrage de Fabien Sabatès et Gilles Blanchet : « Le duel Bugatti-Voisin », Jacques Grancher éditeur, Paris, 1982.

# l'épopée de l'automobile en touraine (II)

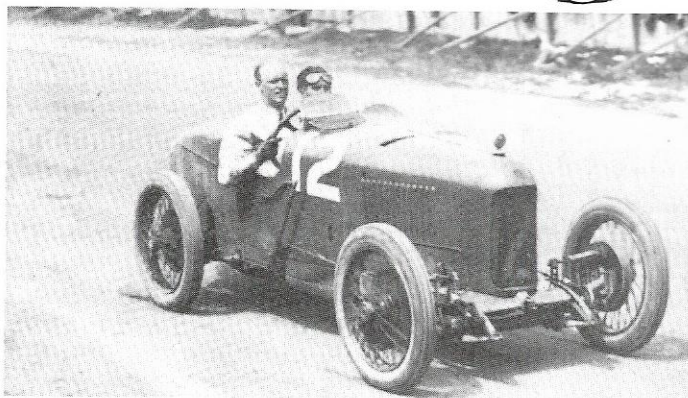
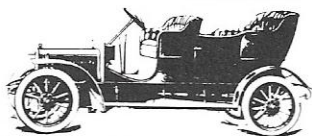
## du côté d'hier



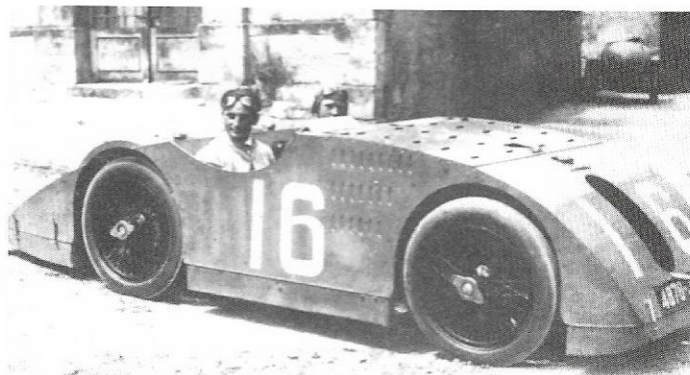
Whalley fut le vainqueur en 500 cm<sup>3</sup> de la course des motocyclettes qui, le 1<sup>er</sup> juillet 1923, précéda sur le circuit de la Membrolle la compétition réservée aux voitures de tourisme.



Très inspirée par l'aviation et la construction des fuselages d'avions, la Voisin « Laboratoire » de Rougier avait de quoi étonner. Ce bolide de 80 CV, roulant à 170 km/h, n'arriva qu'à 1 h 15 du vainqueur.



Lors des essais, les Tourangeaux baptisèrent « fers à repasser » les Bugatti (104 CV, 180 km/h) engagées dans la compétition au milieu des Fiat, Voisin, Rolland-Pilain, Delage, Sunbeam. En tout dix-huit bolides verts (anglais), bleus (français) et rouges (italiens).



Déception et amertume pour Rolland-Pilain dont les trois voitures, de cylindrée trop faible, ne purent terminer la course. Seagrave l'emporta sur cette Sunbeam (à la moyenne de 121 km/h), tandis que Divo se classait second sur une autre Sunbeam et Friederich troisième sur une Bugatti.