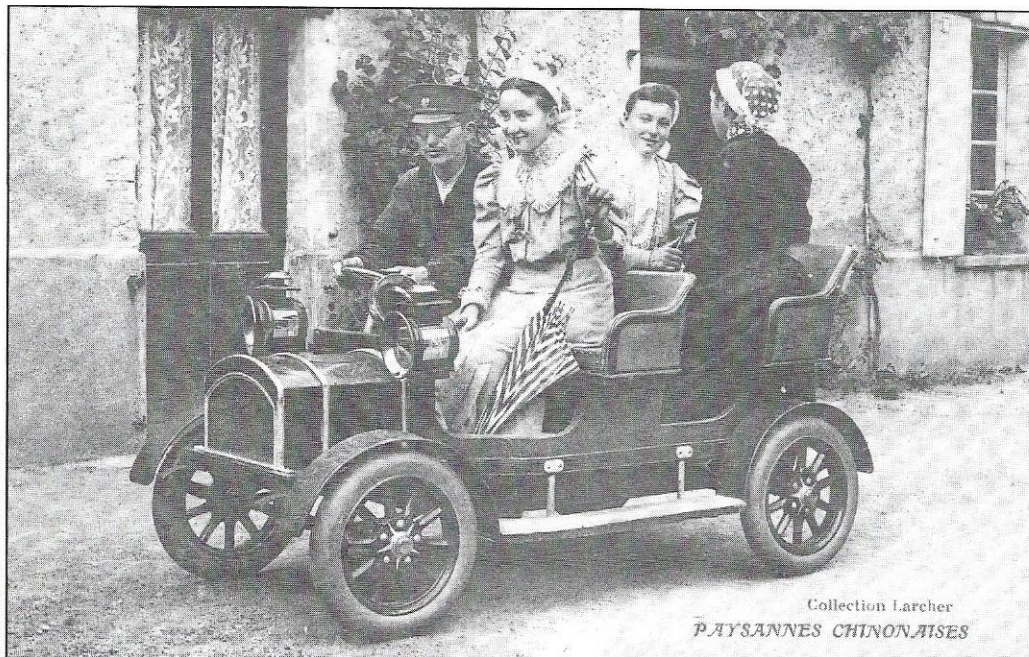


du côté d'hier

l'épopée de l'automobile en touraine (I)



Collection Jean-Claude Bardet

Collection Larcher

PAYSANNES CHINONNAISES

C'était le bon temps ! Il n'y a pas si longtemps...

Celui des conquérants de l'impossible, de ces dompteurs de « voitures sans chevaux ».

*En 1900, les premiers chauffeurs apprennent à domestiquer ces « bêtes sauvages »
aux réactions imprévisibles que sont les automobiles.*

C'est l'âge d'or de la rubrique des « chiens écrasés ».

*Des pionniers qui doivent non seulement combattre les sautes d'humeur des machines
mais aussi les piétons hargneux, les gendarmes bornés et les méchants juges.*

Pour être automobiliste, il faut alors des moyens, du courage et du muscle !

*Prenant le volant du passé à pleines mains, Jacques Feneant
nous fait revivre avec humour les joies et émotions de ces hardis cavaliers.*

*Dans un second chapitre, l'historien évoquera ces fascinants bolides de course qui,
devant un public enthousiaste, s'affrontèrent sur les circuits tourangeaux.*

En voiture !



l'épopée de l'automobile en touraine (I)

du côté d'hier

Les temps héroïques

par Jacques Feneant



Comment naissent les légendes et même parfois les mythes ! Un soir d'automne où de braves femmes rentraient chez elles en suivant une route noyée de brume, on crut bien qu'un événement considérable était survenu à Esves-le-Moutier, un petit village qui ne demandait rien à personne, blotti près de Ligueil dans la campagne profonde, au début du siècle. Il est vrai que lorsque votre imagination vous montre tout d'un coup, entre chien et loup, au détour d'un chemin creux, surgissant des profondeurs de la vallée de l'Aprémont, une sorte de monstre noirâtre pétaradant, muni de deux yeux luminescents, on ne reste pas là à attendre si ce qui va suivre est écaillé ou poilu !

On s'ensauve en gesticulant et en criant que l'on vient de voir le diable ou un dragon selon ses convictions, surtout à l'époque de l'apparition de la comète de Halley !

Ainsi, l'arrivée des premières automobiles impressionna fortement nos braves Tourangelles, sans doute davantage que le chemin de fer ne le fit un demi-siècle plus tôt. Les rails qui guidaient le monstre rassuraient, tandis que la nouvelle terreur possédait des dons d'ubiquité surprenants... encore que limités puisque son organisme semblait bien fragile si l'on en jugeait par le nombre de pannes de la machine devenue alors brusquement silencieuse ; par contre, un curieux personnage revêtu d'une peau de bête, le visage mangé par d'énormes lunettes qui le faisaient ressembler à un hideux batracien, poussait un chapelet de jurons à faire rougir une honnête paroissienne.

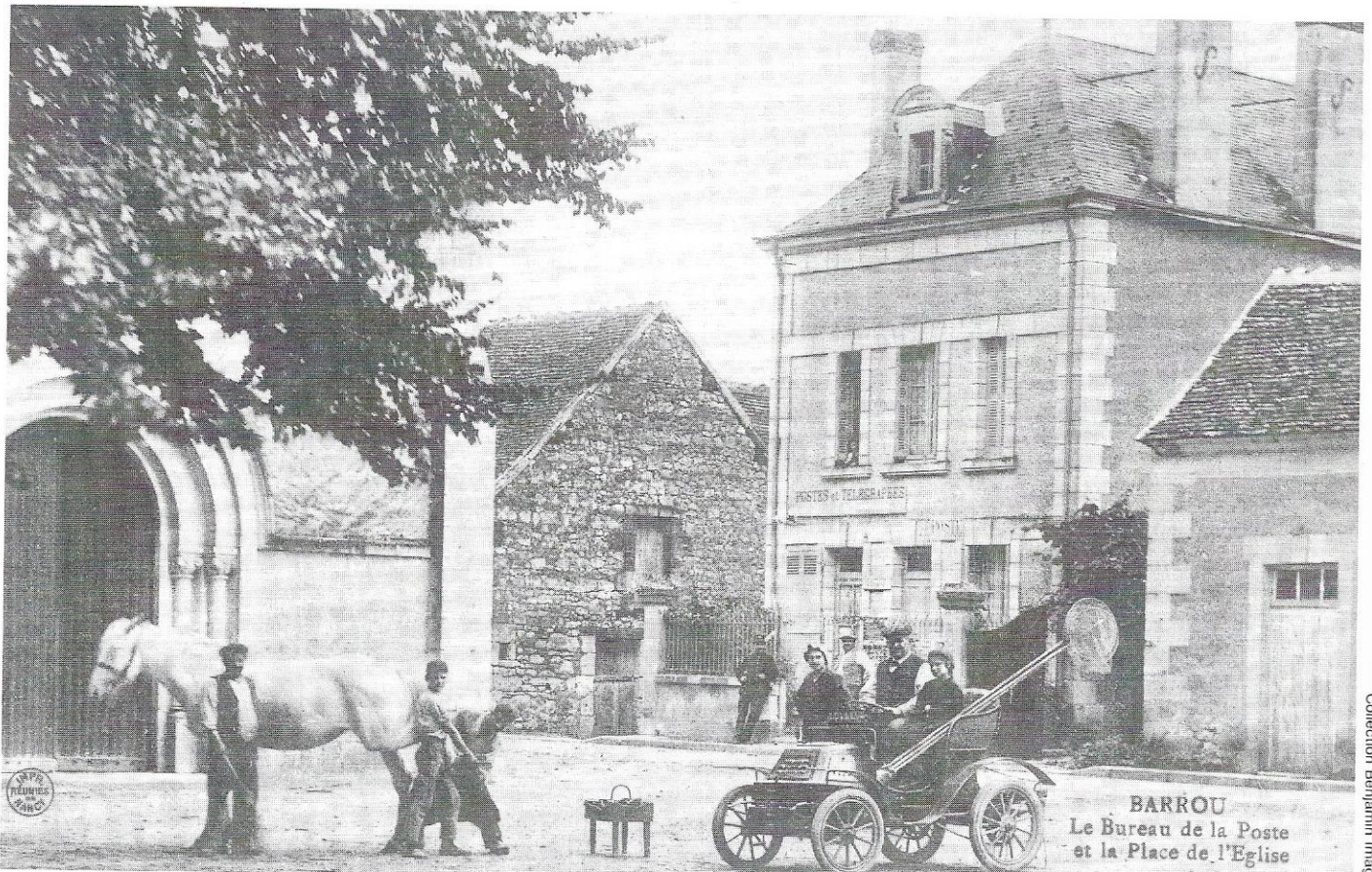
« Un relief presque idéal »

Si l'on s'en tient aux premiers mois d'une étude savante concernant l'arrivée de l'automobile dans notre département, on lit que : « Le relief a dû être au moins à l'origine un facteur non négligeable de la pénétration de l'automobile... De ce point de vue, l'Indre-et-Loire a un relief presque idéal... ». Et pourtant notre région demeura dans une prudente expectative face à l'apparition de ce nouveau mode de loco-

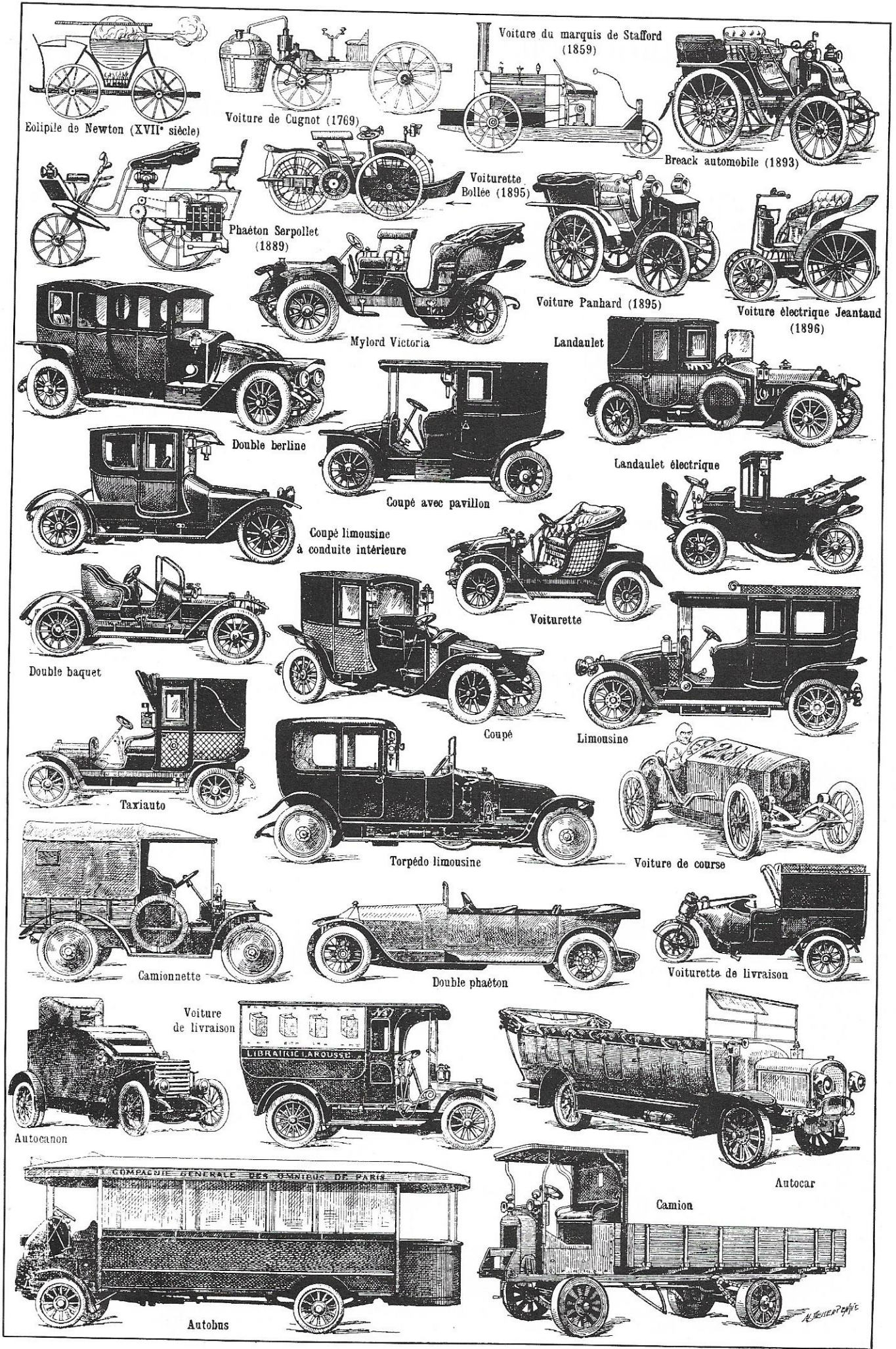
motion. Le premier permis de conduire remonte à 1899. Les futurs conducteurs tourangeaux hésitaient-ils entre les trois types de moteur qui, au début de l'automobile, se partageaient les faveurs de leurs adeptes respectifs ?

L'« Obéissante », construite par Amédée Bollée au Mans en 1873, roulait à la vitesse de 35 km/h grâce à un moteur à vapeur, mais les 100 km/h étaient déjà atteints en 1899 avec les voitures électriques à accumulateurs, tandis que le moteur à explosion accomplissait de sérieux progrès depuis que Lenoir avait conçu, en 1860, un moteur à gaz. L'invention de la technique du cycle à quatre temps permit l'essor du moteur à essence de pétrole que l'Allemand Daimler commercialisa en France, puis la maison Panhard et Levassor, après en avoir acquis le brevet, sortit la première voiture automobile française, dès 1891.

Les premières statistiques préfectorales dignes de crédit remontent à 1899. Cette année-là constitue véritablement le point de départ du phénomène automobile en France. Les pouvoirs publics prirent très tôt conscience de son ampleur et du bouleversement qu'il allait provoquer dans la vie quotidienne des Français. Le décret du 10 mars 1899 mit en place une réglemen-



Deux époques... Le maréchal-ferrant songe à sa reconversion ! Cependant, la pénétration de l'automobile en milieu rural demeura lente. En 1910, on immatricula cent vingt sept véhicules à Tours et cent soixante dans le reste du département. Seuls les grands propriétaires pouvaient s'offrir ce nouveau moyen de transport et de loisir. On remarquera la conduite à droite sur cette de Dion 1902.



Eolipile de Newton (XVII^e siècle)

Voiture de Cugnot (1769)

Voiture du marquis de Stafford (1859)

Break automobile (1893)

Phaëton Serpollet (1889)

Voiturette Bollee (1895)

Voiture Panhard (1895)

Voiture électrique Jeantaud (1896)

Mylord Victoria

Landaulet

Double berline

Coupé avec pavillon

Landaulet électrique

Coupé limousine à conduite intérieure

Voiturette

Double baquet

Coupé

Taxi-auto

Limousine

Torpédo limousine

Camionnette

Voiture de course

Double phaëton

Autocanon

Voiturette de livraison

Autocanon

Librairie Larousse

Autocar

Autocar

Compagnie Générale des Omnibus de Paris
Autobus

Camion

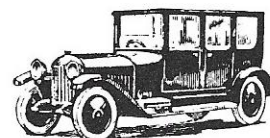
l'épopée de l'automobile en touraine (I)

du côté d'hier

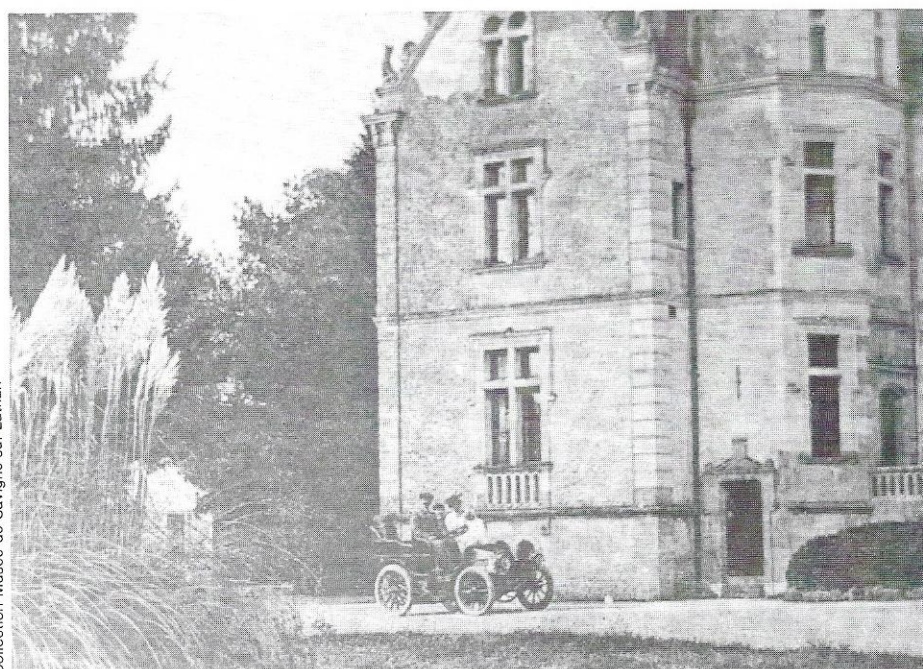
tation concernant la conduite et le véhicule lui-même. Un certificat de capacité fut exigé pour les conducteurs mais deux contraventions dans l'année suffisaient pour entraîner son retrait ! Les véhicules reçurent une immatriculation sous la forme d'un numéro et d'une lettre minéralogique départementale P ou K pour l'Indre-et-Loire. Les immatriculations dans le département montrent que la voiture à pétrole l'emporta sur les autres modèles avec

vingt-cinq véhicules de ce type contre quatre à vapeur. Un an après on enregistra la première voiture électrique. En 1905, deux cent soixante-six automobiles étaient immatriculées en Indre-et-Loire : quatre électriques, deux à vapeur et le reste équipé d'un moteur à explosion. Le pétrole l'emportait donc sur le charbon et l'électricité. On devine aisément les raisons motivant le choix des Tourangeaux qui se laissèrent convaincre au point

d'avoir réalisé le record du nombre de véhicules en circulation pour les régions de l'Ouest et du Centre ! Que s'était-il passé ? Faut-il rechercher les origines de cet engouement dans le fait que plusieurs courses automobiles traversèrent notre département, comme Paris-Bordeaux-Paris dès 1894 ou Paris-Madrid en 1903 ? Ces compétitions eurent un impact considérable et servirent à la fois de banc d'essai et de publicité pour les premières firmes françaises. Le rôle joué par l'Automobile-Club de France (A.C.F.), créé en 1895 pour la promotion du sport automobile, a été déterminant. Les constructeurs en furent pleinement conscients. Des mécaniciens de talent, vulgaires des temps modernes, consacèrent toute leur énergie à fabriquer des engins qui n'avaient que des lointains rapports avec nos actuelles machines. L'aventure de Charles Montier, fils d'un mécanicien d'entretien pour chaudière à vapeur, est en cela exemplaire. Après avoir repris la forge de son grand-père à Richelieu, Charles sacrifia ses loisirs à la construction d'une automobile à vapeur. Après trois années d'efforts, les premiers essais eurent lieu en 1895. Le « vaporiste » de Richelieu parcourut la Grand-Rue, le 14 juillet, à la vitesse d'environ 25 km/h devant une foule ébahie et quelque peu apeurée. La tentative tourna court. A la suite de mauvaises affaires, Charles Montier quitta le Richelais et alla s'installer à Paris avec son prototype.



Limousines, coupés, landolets et autres runabouts amenaient la noblesse tourangelle à ses rendez-vous de chasse à courre (ici en forêt de Château-la-Vallière). L'automobile, au-delà de son utilité immédiate, apporta un supplément de prestige social.



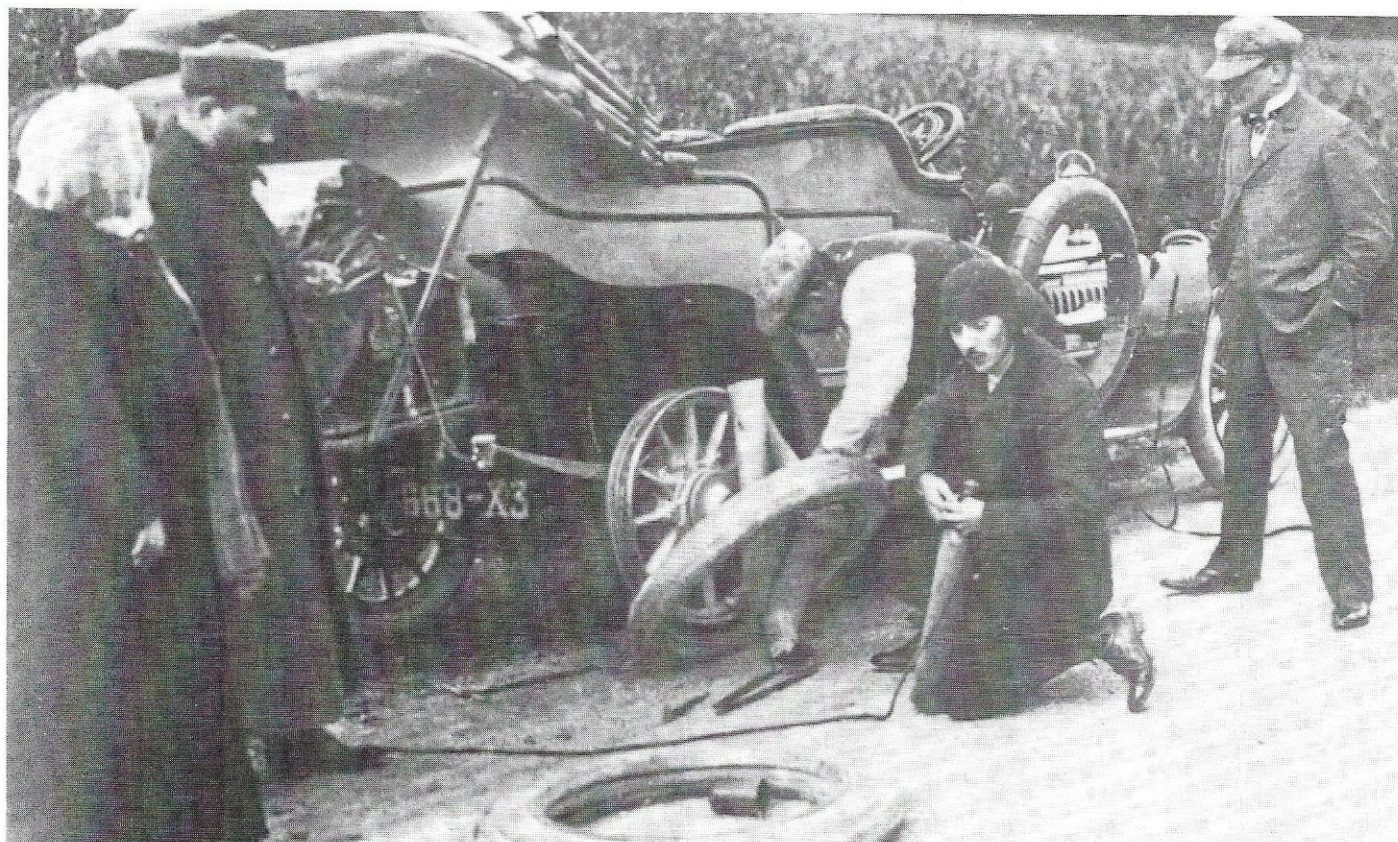
Au début de notre siècle, la vie de château ne put se passer de l'automobile. Les cochers se métamorphosèrent en chauffeurs - mécaniciens pour conduire les breaks et faire découvrir à leurs maîtres les joies du tourisme. Ici une Break Renault devant le château de Malcombe à Rillé.

A Tours, la maison Delahaye, spécialisée dans la fabrication de moules à briques, s'intéressa à l'automobile. En 1895, Emile Delahaye monta un atelier de construction automobile rue du Gazomètre (Delpérier). Ses premiers modèles furent les ancêtres des voitures grand sport qu'il réalisa trois ans plus tard à Paris quand il s'associa avec L. Desmarais et J. Morane. La Touraine venait de perdre son premier constructeur de renom, devenu célèbre par sa participation à plusieurs compétitions prestigieuses : Paris-Marseille-Paris en 1896 ou, plus tard, Paris-Vienne (1902). La région parisienne attira très tôt les ateliers de montage à cause d'un marché potentiel plus considérable qu'en province et de la présence de pistes d'essai.

Il n'empêche que notre département manifesta un engouement certain pour le sport automobile et les constructeurs installés à Tours firent figure de pionniers. Ces deux éléments ont été facteurs de pénétration, sinon sources d'expansion pour ce nouveau mode de transport qui annonçait tout un siècle de progrès technologiques et de bouleversement social.

l'épopée de l'automobile en touraine (I)

du côté d'hier



Tout chauffeur prudent devait emporter les outils nécessaires aux petites réparations qu'il fallait effectuer en cours de route. Point n'était besoin de se munir d'une forge portative, d'une enclume, d'un piston ou d'une bielle, mais une bouteille d'air comprimé s'avérait bien utile en cas de crevaison.

Les charmes de l'automobile

... Avec le nouveau mode de transport, nous partons à l'heure que nous voulons, les dames ont le temps qu'il faut pour ajuster leurs chapeaux. Si elles sont un peu en retard, ça n'a aucune importance. Elles en seront quittes pour quelques violentes injures.

Le monstre est devant la porte, oppressé, claquant des dents, trépignant comme un énorme moule à gaufres. Mais c'est sa nature de trépider et il n'y a aucun inconvénient à le laisser s'agiter ainsi deux minutes de plus. Ce n'est pas gênant que pour les voisins qui dorment encore. Et nous, nous sommes bien réveillés ! Nous sommes prêts à prendre l'air, à nous lancer vers de lointains pays, où nous arriverons par le chemin que nous voulons, pourvu qu'il soit carrossable. Nous n'arriverons pas là-bas à minuit dix-huit, mais à l'heure qu'il sera. Les horloges ne sont pas au monde pour nous donner des ordres, mais pour nous dire l'heure, tout simplement, afin que nous puissions évaluer notre vitesse.

Nous ne savons donc pas quand nous arriverons. Et nous ne savons pas non plus à quel moment, à quel endroit et pour combien de temps nous nous arrêterons ; ça dépendra du hasard, de l'aimable et fantaisiste hasard. Ça dépendra de la panne.

La panne, c'est la station du chauffeur. Les gens qui passent sur les routes et qui voient une automobile arrêtée près d'un fossé, ces gens-là ont parfois un sourire de pitié. Ils ne savent pas ce que c'est l'automobile. Ils ne savent pas ce que c'est la panne, cet arrêt imprévu qui fait plaisir à tous les voyageurs.

Cette dame avait peur depuis le départ. Elle tremblait quand ça montait, parce qu'on peut être renversé et culbuté par une voiture qui descend. Elle était malade d'angoisse à la vue d'un tournant : « Qu'y a-t-il de l'autre côté ? N'allons-nous pas tomber sur une carriole

qui barre la route ? » Elle était plus terrifiée encore quand ça ne tournait pas, car alors le mécanicien partait à la quatrième vitesse.

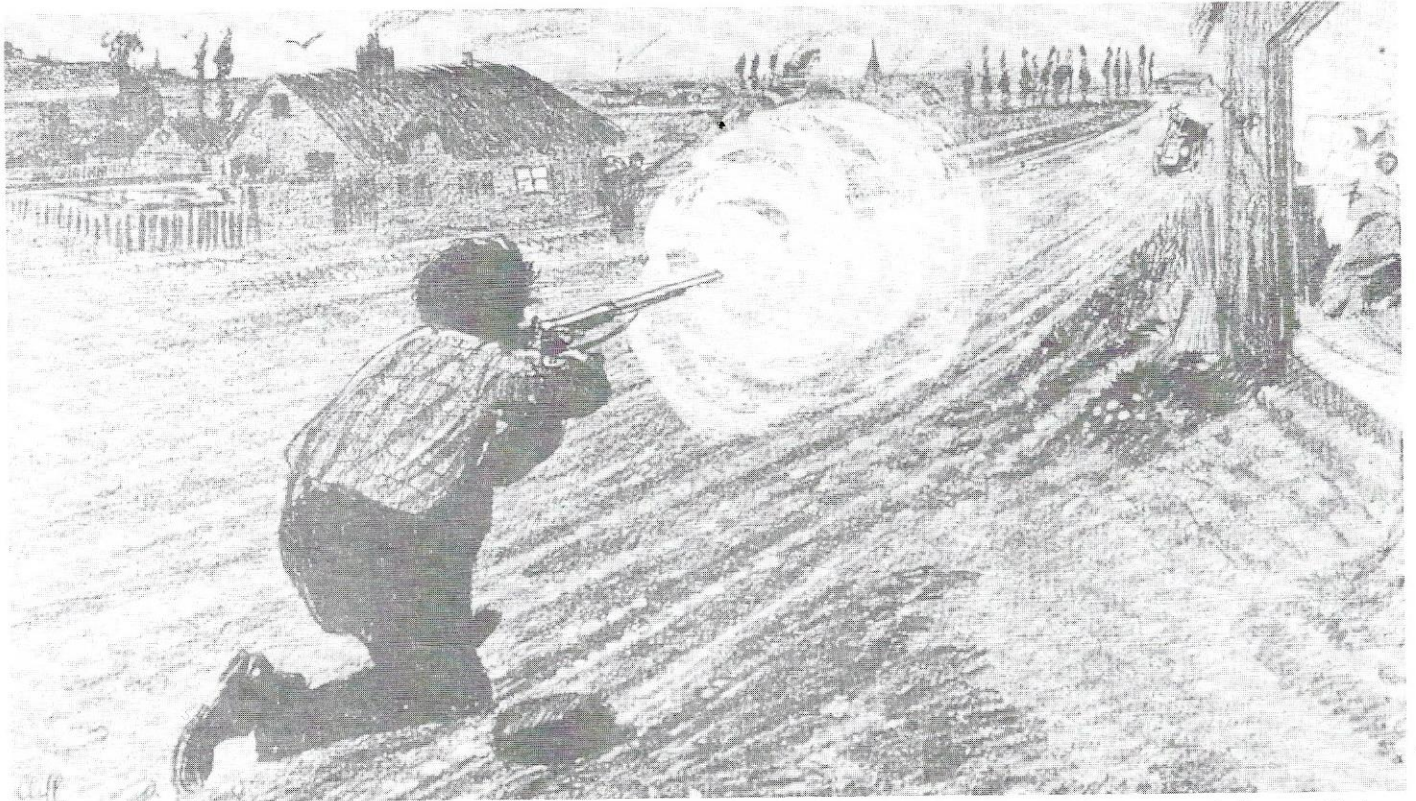
Et la dame murmurait : « C'est de la folie ». Maintenant cette dame est contente. La voiture s'est arrêtée, c'est une petite trêve. Peut-être l'arrêt est-il plus sérieux, et sera-t-on obligé de revenir par le chemin de fer ? Je me suis laissé dire que, pour le chauffeur, le vrai chauffeur, la panne est un accident passionnant, parce qu'il s'agit d'en rechercher la cause... c'est une charade... Le mot est-il soupape ou bougie ? La panne satisfait aussi les personnes qui aiment à s'arrêter devant les paysages, à jouir de la vue d'une belle plaine ou du charme d'un chemin creux. La plupart des automobilistes pensent qu'on voit très suffisamment le pays sans s'arrêter. Je crois que l'amour de la nature est beaucoup plus répandu chez les piétons et chez les cyclistes ; il sert de prétexte à des repos et l'on peut très bien faire passer pour une admiration émue et haletante ce qui n'est qu'un reste d'essoufflement. La panne a encore cet avantage d'attirer du public autour de la voiture, un public restreint sans doute, mais un public. Il faut que les dames subissent la curiosité des jeunes garçons, dont le regard cherche à percer les voiles.

Il n'y a que le mécanicien que la panne gêne un peu. Il s'est mis courageusement sous la voiture, comme un dompteur met sa tête dans la gueule du lion. Peut-être le mécanicien, dont on n'aperçoit pas le visage, n'est-il pas un bon et honnête mécanicien et se demande-t-il là-dessous s'il ne va pas diagnostiquer un accident grave qui l'obligera pendant que ces messieurs et ces dames prendront le train, à conduire la voiture chez le forgeron, à passer la nuit à l'auberge, à se lever le lendemain à dix heures pour rentrer à la maison à midi, porteur d'une note de réparation assez élevée ?

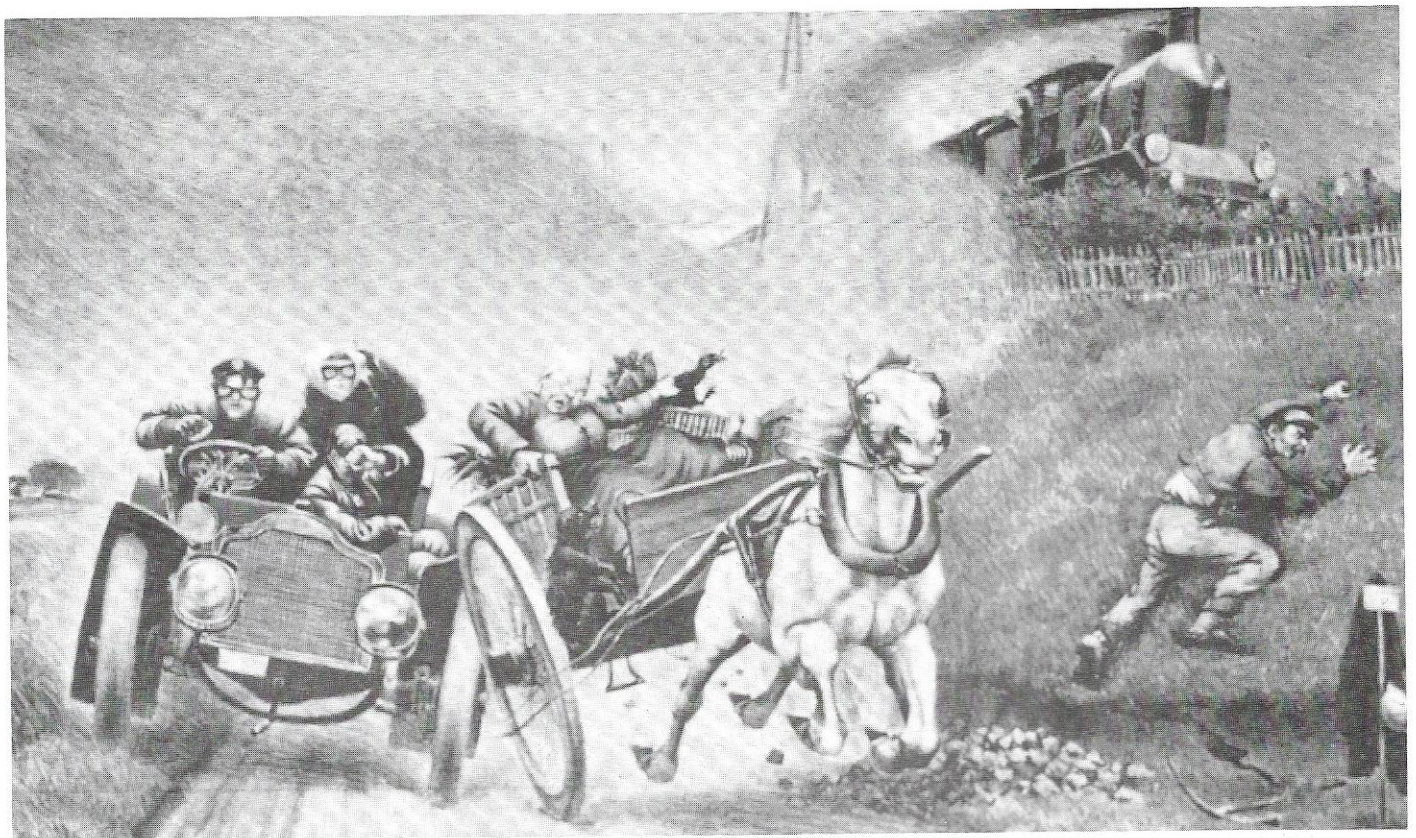
Tristan Bernard, extrait de « L'Illustration », 1904.

l'épopée de l'automobile en touraine (I)

du côté d'hier



A en croire « L'Assiette au Beurre », en 1902, la population rurale, excédée, en arrivait à tirer à vue sur les pionniers de l'automobile !



A la Belle Époque déjà, les faits divers se vendaient bien dans les illustrés satiriques. Catastrophe à la une ! Comme le laisse entendre l'auteur de ce dessin, le chemin de fer est un mode de locomotion plus sûr que la route

l'épopée de l'automobile en touraine (I)

du côté d'hier

Sur les routes de Touraine

Les premiers automobilistes tourangeaux eurent bien du mérite ! On pourrait presque leur décerner la palme du martyr. Les voitures à pétrole étaient dénuées de tout confort. A l'origine, les carrosseries fermées demeuraient l'exception et les bandages manquaient de souplesse, malgré l'invention du pneumatique par les frères Michelin en 1895, en raison du surgonflage des pneus. La suspension à grands ressorts provoquait des mouvements incontrôlables que seule une force presque herculéenne arrivait à maîtriser. Beaucoup de conducteurs aux bras fluets firent ainsi connaissance avec les fossés de nos campagnes. L'adoption des amortisseurs, après 1912, ne mit pas un terme à ces écarts de conduite.... Lancé au maximum à 50 ou 75 km/h, notre aventurier avait bien de la chance s'il parvenait à accomplir une dizaine de kilomètres sans devoir changer une roue à la suite d'une crevaison ou sans tomber carément en panne. Le carburateur constitua un point particulièrement névralgique mais, heureusement qu'avec l'invention du carburateur Solex, en 1910, on put démonter facilement cette pièce pour la déboucher.

Sorti de tous ces ennuis mécaniques, affronter les routes n'était pas une mince affaire ! Les routes principales - futures routes nationales - et les chemins vicinaux

recélaient de multiples traquenards pour l'automobiliste moyen. L'état de la chaussée avait raison des pneumatiques dont l'espérance de vie ne dépassait pas 3.000 km. Rarement pavé, le réseau routier était lui-même dégradé par le passage des véhicules à moteur, lesquels soulevaient un nuage de poussière ou un double rideau de boue selon l'humeur du temps, tout en arrachant l'empierrement de la chaussée.

Le 20 avril 1909, le conseil général d'Indre-et-Loire demanda « qu'une taxe à déterminer soit perçue sur les voitures automobiles pour être affectée spécialement au goudronnage des voies non pavées avoisinant les agglomérations ». L'automobile « vache-à-lait » ne date pas d'aujourd'hui, puisqu'à l'époque il fallait acquitter une taxe de circulation. Seul le cycle-car (véhicule de trois ou quatre roues, pesant moins de 350 kg) en était dispensé.

En 1924, la longueur des routes goudronnées n'excédait pas... 100 mètres pour l'ensemble du département ! Autre mauvaise surprise : le pacage des animaux sur les accotements des routes nationales. Le président du Touring-Club de France, ayant reçu de nombreuses plaintes de touristes, alerta le préfet en 1899, en lui présentant le danger encouru : « Il n'est pas rare, en effet, qu'un animal prenne peur au passage d'une automobile, véhicule toujours un peu

bruyant, même lorsqu'il marche à une allure modérée et des accidents se sont produits en assez grand nombre, provoqués par la course affolée des animaux. »

Nos pionniers de l'automobile disposaient d'un choix étendu. Sur quatre-vingt-deux voitures neuves ou d'occasion immatriculées en 1901, on ne comptait pas moins de vingt-trois marques différentes ! En 1905, la Touraine, avec la Vallée du Rhône et le Territoire de Belfort, se classait parmi les régions qui possédaient le plus d'automobiles par rapport à la fortune des particuliers. En 1913, soixante-deux marques pour quatre cent trente automobiles et pour l'année 1925, cinquante-sept marques se partagent encore les treize cent quarante-et-un véhicules neufs immatriculés en Indre-et-Loire. Les petites marques n'avaient pas encore été absorbées par les grandes firmes.

Au début du siècle, les de Dion-Bouton, Peugeot ou Darracq reçurent la faveur des acheteurs privilégiés. A l'origine, les usines de construction étaient plutôt des ateliers qui ne produisaient pas en série. Elles offraient seulement le châssis et le moteur. Le carrossier intervenait dans un deuxième temps, d'où une personnalisation à l'extrême du véhicule, son prix élevé et un délai de livraison assez long.

L'importation en France des voitures Ford toutes carrossées contribua à donner le



Collection Benjamin Image

L'arrivée d'un véhicule automobile constituait un réel événement que la carte postale se devait d'immortaliser afin que petits et grands puissent dire « j'y étais ». Ici, une Torpédo quatre places Rolland-Pilain sur châssis 20-30 HP, quatre cylindres, à Savigné-sur-Lathan.

l'épopée de l'automobile en touraine (I)

du côté d'hier

Le contrôle de la vitesse des automobiles

Ecrivant ici pour les lecteurs qui sont presque tous propriétaires d'automobiles, nous pouvons avouer, puisque nous sommes entre nous, que certains chauffeurs sont plus qu'insupportables pour les piétons et qu'ils ont tort de vouloir faire de la vitesse dans des endroits où cette vitesse peut être dangereuse et a, dans tous les cas, le grave inconvénient d'effrayer les passants. Vous me direz que ces derniers sont, parfois, vraiment trop faciles à terrifier et que la vue du plus humble tacot faisant du bon 12 à l'heure suffit à les affoler, si bien qu'ils restent au milieu de la chaussée sans savoir s'ils doivent avancer ou demeurer sur place et qu'ils finissent toujours par prendre le parti qui consiste à se jeter en plein sur vos roues.

Je n'en disconviens pas. Vous ajouterez qu'il est des cas où l'on est pressé, où l'on a peur de manquer son train, de rentrer trop tard pour dîner, d'arriver après le commencement de la pièce de théâtre qui vous intéresse, de faire attendre sa femme légitime ou sa camarade, et qu'alors on se laisse volontiers aller à dépasser plus ou moins la vitesse réglementaire. Tout cela est vrai. Mais il n'est pas moins exact qu'il y a eu, cette année, trop d'accidents d'automobiles et que le peuple commence à murmurer.

Pour apaiser son mécontentement, les gens de bonne volonté cherchent des solutions permettant d'empêcher les chauffeurs de commettre des excès de vitesse. Il en est qui préconisent l'emploi des enregistreurs de vitesse et voudraient que cet emploi fût obligatoire.

Il y a du pour et du contre, et lesdits enregistreurs auront toujours, même si on réussit à les faire bien fonctionner, un grave inconvénient, celui de fournir aux juges d'excellents prétextes pour commettre des injustices. Vous venez, par exemple, de Tours et vous avez, sur les belles routes en ligne droite, larges et peu fréquentées de cette région, marché à toute allure sans causer le moindre accident. Vous voici rentré à Paris et, au coin d'un carrefour, en marchant très lentement, vous êtes heurté par un camion hippomobile. Procès-verbal.

Des témoins qui n'ont rien vu déclarent que vous faisiez au moins du 100 à l'heure. On vous traîne devant la justice de votre pays.

Là, le juge vous montrera la bande de l'appareil enregistreur, bande saisie pendant que l'on vous a dressé le procès-verbal. Il en conclura que vous êtes un chauffard dangereux et vous serez condamné dans les grands prix.

L'enregistreur de vitesse, qui a du reste beaucoup d'autres inconvénients, n'est donc pas la panacée universelle que certaines personnes croient trouver en lui. D'autres ingénieux réformateurs ont proposé des procédés variés pour limiter la vitesse. Voici le dernier en date, inventé par un brave Anglais.

On établirait sur toutes les routes, à une vingtaine de kilomètres l'un de l'autre, des postes reliés entre eux téléphoniquement, auxquels les chauffeurs seraient obligés de s'arrêter pour se faire reconnaître et où, par conséquent, il serait facile de vérifier s'ils n'ont pas marché à une allure exagérée, puisque leur passage au poste précédent aurait été signalé. Un appareil spécial permettrait au gardien du poste de fermer la route en cas de besoin pour arrêter les chauffeurs qui seraient tenter de lui brûler la politesse.

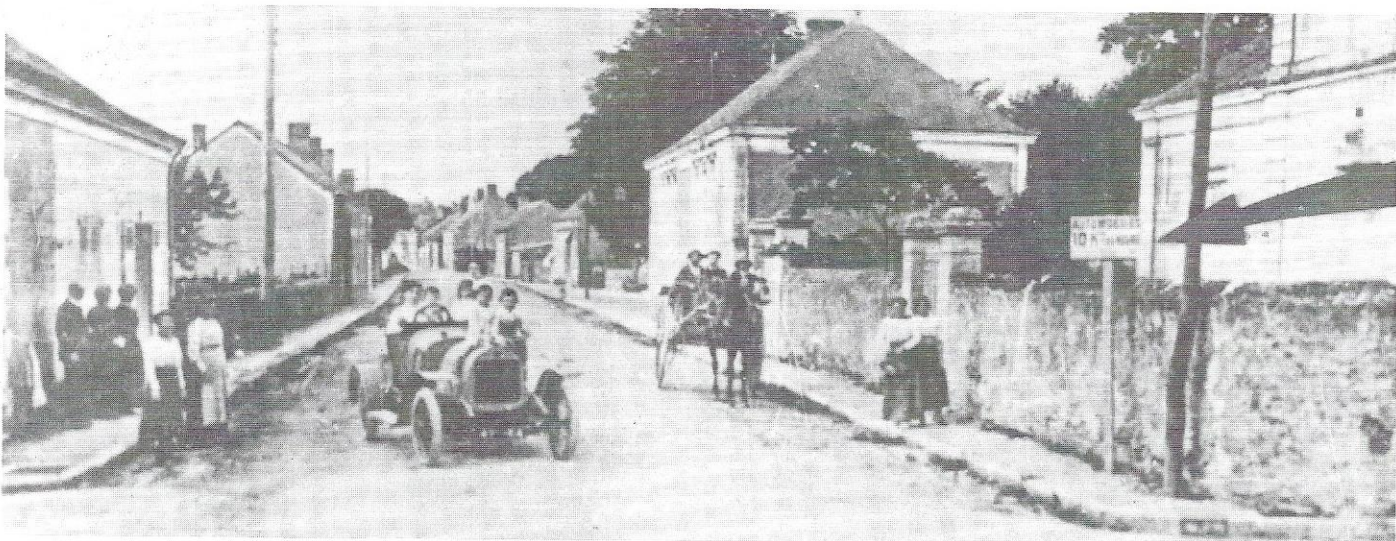
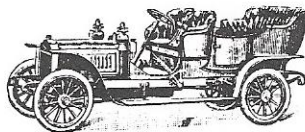
Un droit à déterminer serait prélevé à chaque poste et permettrait de faire supporter les frais de cette organisation nouvelle aux gens qui voudraient « faire de la route ».

Vous voyez comme c'est simple et pratique ! Cette police permanente, avec ces arrêts perpétuels, aurait de jolis résultats. D'abord, elle embêterait horriblement les chauffeurs, obligés de s'arrêter à chaque instant pour être soumis à ce contrôle odieux. Ensuite, elle reviendrait horriblement cher. Enfin, elle serait absolument inefficace, car ces fameux gardiens de postes seraient bien vite amenés à laisser passer librement les propriétaires qui leur lanceraient au vol une belle pièce de cent sous et à ne molester que ceux dont le porte-monnaie serait récalcitrant.

Tout cela n'a pas le sens commun et il n'y a qu'une solution : la liberté complète, avec de sévères condamnations dans le cas où l'accident est causé par la faute d'un chauffeur.

Mais, le peuple de France a en ce moment si peu de goût pour la liberté que vous pouvez être sûrs que ce n'est pas encore cette dernière solution qui prévaudra.

Gaston Sencier
extrait de « L'automobile », 1906.



Cette Torpédo sport L. Bollée devait se contenter des 10 km/h imposés par la municipalité de Channay (voir panneau à droite). Gare au regard de radar du garde-champêtre !

l'épopée de l'automobile en touraine (I)

du côté d'hier

goût du « prêt-à-rouler ». Avant la Première Guerre, les voitures de luxe étaient réalisées « sur mesure ». On vit alors circuler de plus en plus de Darracq, de Gobron-Brillie, Delahaye, Peugeot, Mors et autres Panhard-Levassor, pour lesquelles il fallait patienter jusqu'à vingt mois ! La fabrication en série vint à s'imposer grâce à l'action d'André Citroën, grand admirateur d'Henry Ford. Citroën trouva la voiture idéale, à la fois économique et endurante, la « 10 HP » type A, 4 cylindres, 8-10 CV, lancée en 1919 et livrée avec pneumatiques, roues de secours, éclairage et démarrages électriques. Son prix, initialement fixé à 7.500 F, passa à 12.500 F devant l'élévation du coût de fabrication et la faiblesse du rendement. Renault, Peugeot, Mathis se mirent aussi à la grande série. Il en résulta une baisse sensible des prix. En 1925, quatre marques - sur les cinquante-sept - totalisent 66 % du marché départemental : Citroën (30,7 %), Renault, Ford et Peugeot. Les petites marques comme Panhard, Bugatti ou le Zèbre se cantonnent dans les voitures de luxe. La région parisienne avait réussi à attirer la quasi totalité des constructeurs. Rolland-Pilain fit figure d'exception.

Le prix représenta un obstacle majeur à la diffusion de l'automobile. Il est difficile d'estimer le coût réel à l'achat puisqu'avant le Première Guerre, le véhicule était livré incomplet. Les auteurs de la remarquable étude sur la maison Rolland-Pilain donnent l'exemple d'une voiture de type C, 12 CV, de 1909, produite par la célèbre marque tourangelle. Le châssis et le moteur étaient affichés 7.500 F, mais ce prix comprenait des leçons de conduite et de bon entretien ! L'entreprise Bernin fils, « fabrique de voitures et carrosseries pour automobiles de toutes marques », réalisa une carrosserie dite « demi-limousine » : « Le dais sera de plein noyer ou okoumé vernis. A l'avant, la garniture sera de cuir noir et à l'arrière en drap capitonné... ». Le devis rédigé en avril 1909 prévoyait 2.500 F, peintures comprises, mais il fallait rajouter les lanternes et les phares, un coffre en noyer peint sur le marchepied et quelques autres fournitures. Deux mois plus tard la facture présentée s'éleva à 2.560 F, rabais compris. Cette automobile revenait avec l'équipement en roues et pneumatiques à environ 10.200 F, somme qui restait dans la moyenne puisqu'une Daimler valait 15.000 F, une Panhard-Levassor 9.300 F, et une Peugeot aux alentours de 10.000 F, vers 1912. En 1920, Citroën réclamait 12.500 F, pour sa 10 CV. Quand on sait qu'un instituteur percevait annuellement en moyenne 2.200 F en 1911 et quatre fois plus en 1924, on comprend que l'automobile restait un bien inabordable. Cet objet de luxe correspondrait théoriquement à 300.000 de nos francs !

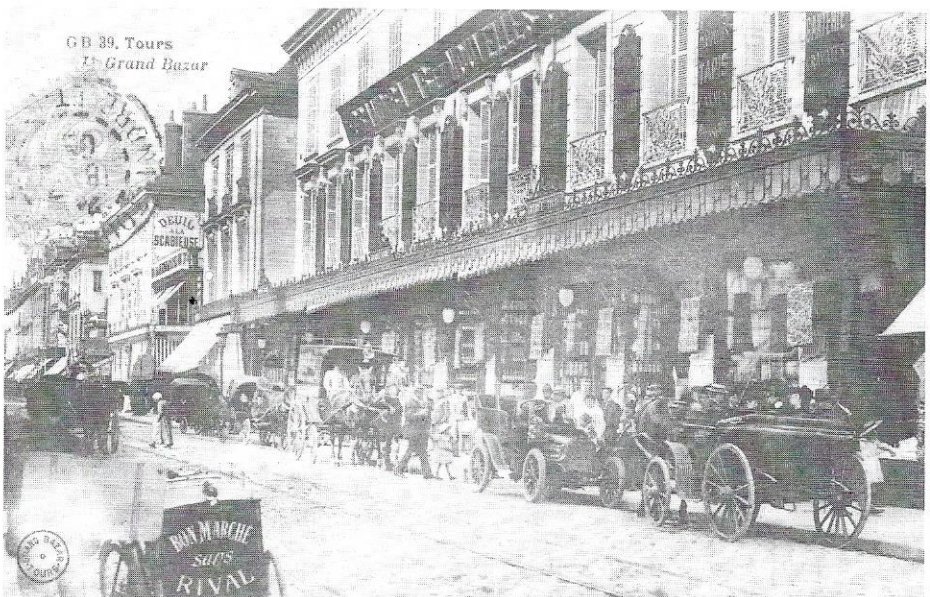


4775. Tours (I.-&-L.) - La Gare - A. B.

Une camionnette Rolland-Pilain roule sans encombre place de la gare à Tours. Sans doute le type 10 CV. RP 24, modèle le plus vendu en Indre-et-Loire. L'entreprise ne carrossait pas elle-même ses véhicules ; le client choisissait en fonction de ses goûts, de l'utilité exacte de son futur véhicule et surtout de sa bourse.



- Pas si vite !... Vous voulez nous tuer !
- Bof !... On ne meurt qu'une fois.
- Vous trouvez que ce n'est pas suffisant ?



Devant le Grand Bazar de Tours vers 1905, un runabout Delahaye quatre places, bien isolé au milieu des fiacres, landaux et charrettes de livraison. Les jours du moteur à crottin sont pourtant bien comptés...

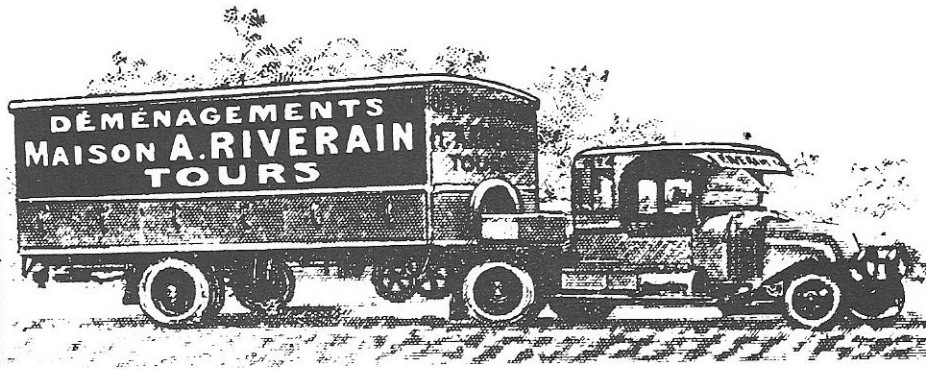
Collection Benjamin Image

Collection Benjamin Image

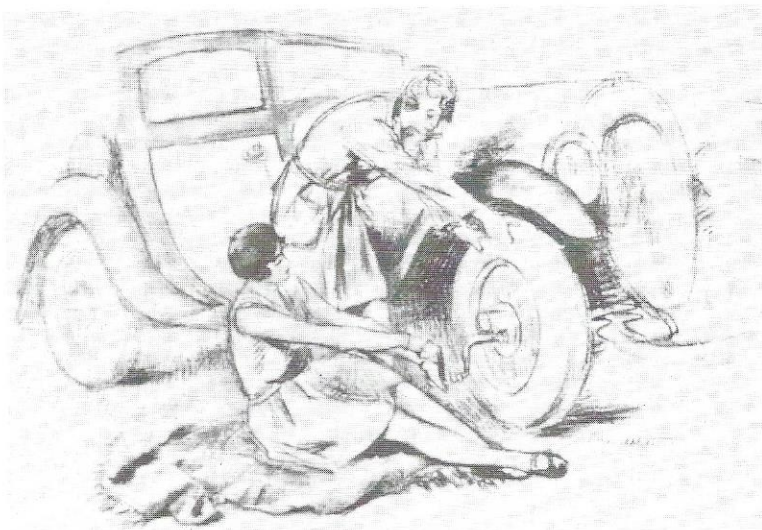
l'épopée de l'automobile en touraine (I)

du côté d'hier

Collection Benjamin Image



La maison Riverain, rue Étienne-Pallu, fondée en 1852, correspondant officiel des Chemins de fer d'Orléans et de l'État, fut la première à organiser le service des messageries tourangelles entre Tours et Paris.



Une jeune femme moderne doit savoir se servir d'un cric et changer une roue... sans rien perdre de sa grâce, comme veut le faire croire ce dessin publicitaire de la firme Pirelli.

Les frais d'entretien n'étaient pas à la portée de toutes les bourses. Le carnet de bord de notre Rolland-Pillain nous livre les comptes de juin à décembre 1909 : 1.323 F furent nécessaires pour faire rouler cette demi-limousine - un facteur rural gagnait 1.100 F, par an -. L'essence, les pneumatiques (560 F), l'huile, les réparations et les impôts (26 F) amenaient le prix de revient du kilomètre à 0,25 F, sans compter la rémunération du mécanicien ou du chauffeur qui accompagnait le plus souvent le propriétaire du véhicule afin de pouvoir répondre à tous les incidents mécaniques fortuits. L'essence de pétrole importée des USA se vendit en bidons ou « estagnons » chez l'épicier à raison de 1,60 F le litre. Après 1920, l'essence fut distribuée à la pompe à la manière américaine dans la « services-station », francisée en station-service.

Le parc automobile départemental comprit douze cent cinquante véhicules de tourisme en 1919, chiffre qui classait l'Indre-et-Loire dans une position légèrement au-dessus de la moyenne. Une dizaine d'années plus tard, sept fois plus de véhicules de ce type circulaient sur les routes de Touraine. Sans parler de démocratisation, on assistait cependant à une pénétration significative. Cette augmentation s'accompagna d'un essor des métiers qui gravitaient autour de l'automobile, en particulier de celui de mécanicien : huit en 1900 et cent quatorze en 1928, surtout concentrés à Tours.

Jusqu'en 1910, le marché de l'occasion demeura limité en raison de la brièveté de l'existence des véhicules. Beaucoup de propriétaires en possédaient plusieurs, élémentaire précaution destinée à pallier les fréquentes pannes. Le Vicomte du Souliers, résidant à Benais puis Langeais, acheta une automobile tous les ans, de 1901 à 1905 ; le Baron de Boucheponn, de Louestault, fit de même.

La demande de remplacement était donc élevée parmi les classes aisées, essentiellement des rentiers, des nobles, de grands propriétaires terriens ou encore des médecins et des négociants, mais dans une moindre proportion. L'achat d'une automobile répondait à un désir de prestige ou correspondait à l'attrait sportif que pouvait offrir la conduite d'engins qui dépassaient parfois les 100 km/h. Ces heureux propriétaires résidaient à Tours ou dans quelques bourgs, surtout au nord du département où l'on rencontrait de riches propriétaires ou des industriels comme les tanneurs de Château-Renault. Le marché s'effondra pendant la Première Guerre, chaque projet d'achat de véhicule neuf devant être soumis à une enquête destinée à établir le bien fondé de la demande. Cette situation favorisa l'émergence du marché de l'occasion. Avant 1914, les acheteurs accordaient leurs faveurs aux automobiles de forte ou de moyenne puissance. Les petits



Collection de Klimaine

16, Avenue de Grammont, TOURS - Tél. 40 21 111 000 Annexe : 20, Rue Michel Collani

Garage Pichard, concessionnaire Citroën à Tours, vers 1926, avenue de Grammont. Le premier garage parking à étages construit en France. En 1919, Citroën lance la 10 HP type A. Impressionné par Henry Ford, l'industriel français introduit la fabrication en série et établit un réseau de réparateurs agréés.

l'épopée de l'automobile en touraine (I)

du côté d'hier

véhicules se limitaient aux tricycles et quadricycles, relayés par les « cycles-cars » fabriqués dès 1911 et parmi lesquels le fameux « Bébé » Peugeot.

Après la guerre, on assista à une reprise des achats avec l'arrivée de la production grâce aux liquidations de véhicules de guerre français et américains. On immatricula trois cent cinquante-sept automobiles de tourisme en 1914, dix fois plus en 1928. La pénétration en profondeur dans le tissu social se situa vers 1924, mais en 1928 la plupart des groupes socio-professionnels les plus représentés ne constituaient encore qu'un faible pourcentage de la population ! Avant la Seconde Guerre, on entendait fréquemment l'expression « un enfant ou une automobile ». Malgré la baisse des prix, l'importance des revenus conditionnait un achat éventuel mais la motivation évolua ; à côté de l'émulation et du désir de paraître, l'intérêt « touristique » et l'aspect utilitaire prirent le relais, sinon le dessus. On rencontra alors des agriculteurs aisés, des commerçants, des artisans - des garagistes - et même quelques fonctionnaires, en particulier des instituteurs enthousiasmés sans doute par la technologie nouvelle.

Entre 1899 et 1914, il y eut peu d'entrées de camions dans le département. Le premier fut acquis par les frères Mabile, fabricants de pressoirs à Amboise. Ils l'achetèrent même avant de posséder une voiture de tourisme, fait assez exceptionnel.

La vente aux enchères de camions militaires français et américains, ainsi que l'importation de camions venus d'outre-Atlantique, précipitèrent la pénétration de véhicules utilitaires servant au transport des marchandises dans le département. Des épiciers en gros - Mirault à Tours -, des tanneurs de Château-Renault et des industriels installés dans le Val-de-Loire utilisaient ce moyen nouveau qui restait néanmoins concurrencé par le chemin de fer. Par contre, après 1920, les camions et surtout les camionnettes rendirent d'appréciables services sur de courtes distances aux entreprises et même aux services communaux.

Le département ne connut aucun service régulier de transport de personnes - privé ou subventionné - avant 1904, mais il existait cependant cinq loueurs d'automobiles à Tours, comme Heintz et son successeur Le Tournir, « la Société d'Automobiles de Touraine ».

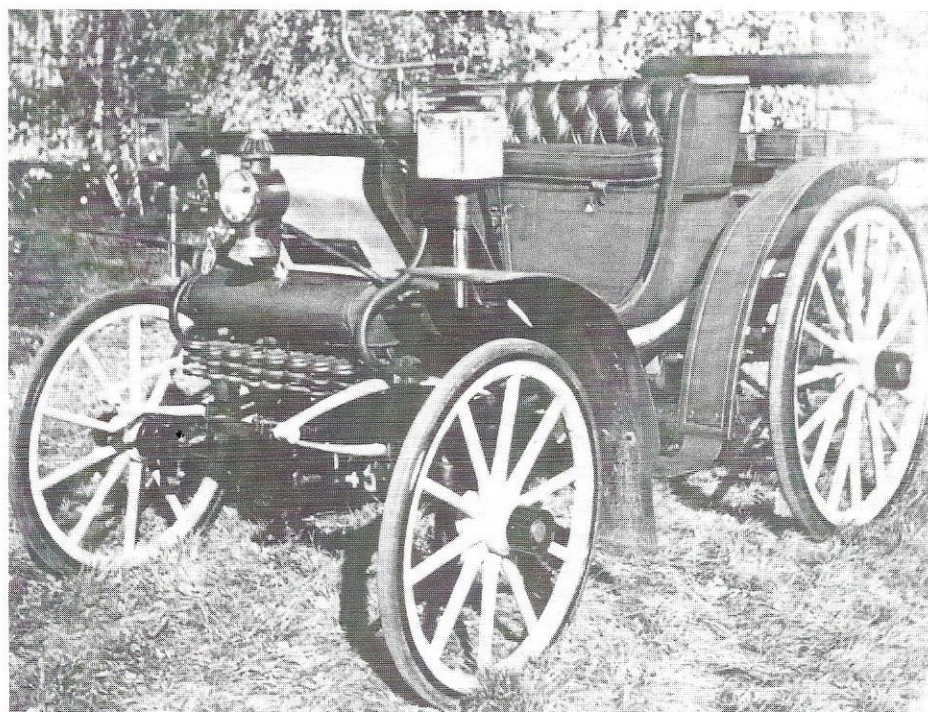
Le tarif des autos-taxis, en 1910, s'élevait à 0,75 F pour les huit cents premiers mètres et 0,20 F les quatre cents mètres supplémentaires. Le Tournir et Epron organisèrent des circuits touristiques qui partirent à la découverte des Châteaux de la Loire après 1914.

Les lignes de transport en commun, subventionnées par l'État, le Département ou les communes, rencontrèrent d'énormes



Collection de Kilmayne

Un bon bock de bière de la brasserie tourangelle Weber... après les griseries de la vitesse et la descente de la côte de l'Alouette - notre N.10 ! - Une publicité que n'apprécieront guère ceux qui luttent contre l'alcool au volant, mais document oblige !



Collection Musée automobile de Châtelleraut

Voiture Delahaye (1896) construite à Tours. Type 1 (8 CV) à deux moteurs horizontaux, trois vitesses, transmission par chaînes et courroies. Les premières Delahaye avaient un moteur horizontal de faible puissance monté à l'arrière. Le radiateur et le châssis étaient en tube.

l'épopée de l'automobile en touraine (I)

du côté d'hier

difficultés, depuis la première tentative malheureuse de la « Société des Transports de Touraine », en 1905. Elle sombra, victime de la concurrence du chemin de fer et de la méfiance du public, encore peu habitué à ce mode de déplacement. Les autres compagnies qui s'essayèrent périclitèrent. La population agricole qui aurait dû être intéressée ne se déplaçait que pour se rendre au marché, chargée de marchandises peu compatibles avec l'autobus qui ne transportait guère plus de quinze personnes.

Les lignes régulières ne virent le jour qu'après 1922. Au nombre de neuf, elles étaient groupées sur Tours, Château-Renault, Sainte-Maure et Amboise et assuraient la liaison de ces centres commerciaux avec le chemin de fer. Un second groupe de lignes interdépartementales desservait la pointe sud du département, en relation avec le département de la Vienne.

Après les années 1920, la population, qui éprouvait le besoin de circuler, s'était adaptée à ce genre de transport. Le chemin de fer à voie étroite et d'intérêt local, eut alors à souffrir de l'automobile, rendue plus performante grâce au génie d'habiles constructeurs.

L'automobile devant l'opinion

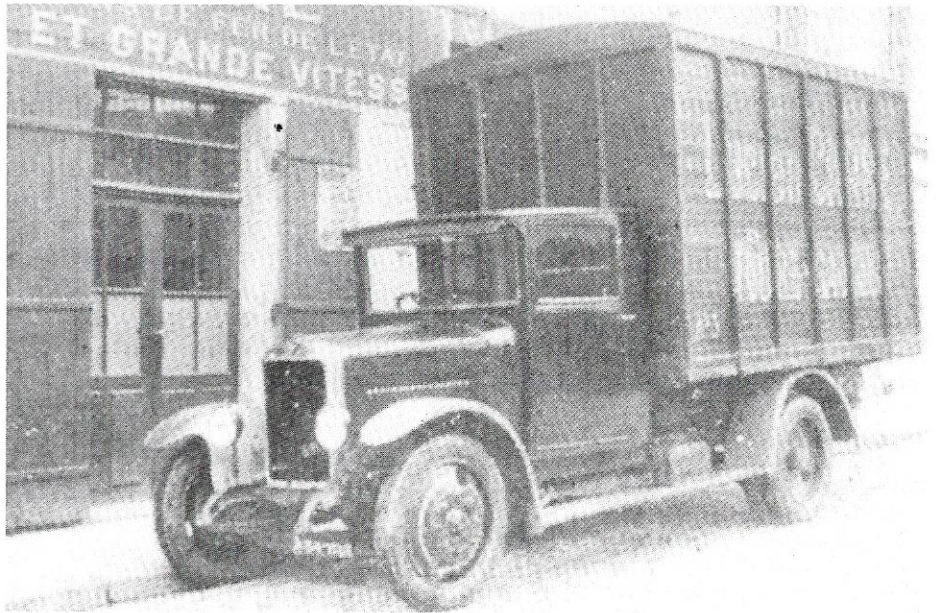
Mais, avant d'être acceptée, l'automobile avait d'abord apporté le bruit, la saleté (sous forme de poussière ou de boue), la dégradation des chemins et le risque d'accident dû essentiellement, au début, à la frayeur qui frappait les animaux au passage d'un véhicule. Un sentiment d'insécurité... surtout ressenti par ceux qui n'avaient pas la chance d'être au volant d'une belle De Dion, Panhard ou Rolland-Pilain tout droit sortie de l'usine tourangelle.

Les habitants n'hésitèrent pas à prendre leur plume et à signer des pétitions pour se plaindre de la poussière qui entraînait dans les maisons, à Saint-Étienne-de-Chigny, en septembre 1910, par exemple, ou pour réclamer un arrosage régulier de l'avenue de Grammont, à Tours, en juin 1906.

La dégradation des routes provoquée par la vitesse des engins et les bandages qui équaient les roues, rendit le contribuable tourangeau fort nerveux, sans parler des édiles locaux en périodes électorales !

Imagine-t-on, il est vrai, des camions munis de bandages métalliques... et pourtant il fallut attendre janvier 1920 pour qu'un arrêté municipal interdise les rues pavées de la ville de Tours à ce genre de véhicule.

Les attaques les plus virulentes et des campagnes déchaînées contre les automobilistes eurent pour origine la vitesse excessive. Les archives en témoignent. On signale, en 1903, que des conducteurs roulaient à 60 km/h dans la traversée du bourg de Lussault ; les habitants de Saint-Étienne-



Le transport de marchandises par camions automobiles ne s'imposa qu'après la guerre 14-18. Vers 1920, les « Transports internationaux Lucien Carré », route de Paris, possèdent huit automobiles et trente attelages hippomobiles qui sillonnent la ville de Tours jusqu'en 1955 environ. Il existait, en outre, les maisons Hibon, rue Marceau, et Terrasson, avenue de Grammont.

de-Chigny déclarent, en 1920, que des automobilistes traversent l'agglomération à 60 et même 80 km/h ; ceux de Sorigny protestent contre les essais effectués par l'entreprise Rolland-Pilain dont les véhicules « passent dans la traversée de Sorigny et sur le territoire de la commune à une vitesse extrême qui tourne autour de 100 km/h »... D'autre part, « les excès de vitesse auxquels ils se laissent aller parfois, notamment dans la traversée des villes, bourgs et villages, sont une véritable cause d'insécurité et un sujet d'effroi pour les populations », écrivait le préfet aux maires du département, en octobre 1899, en leur demandant de verbaliser les contrevenants.

On ne s'étonnera donc pas de savoir qu'il existait alors une « Société protectrice contre les excès de l'automobilisme » ! Chacun y alla de sa solution, réclamant des peines sévères ou des mesures radicales. Le conseil général demanda que les moteurs fussent calés de manière à ne pouvoir dépasser les 80 km/h. Les conseils municipaux limitèrent la vitesse sur leur commune, comme d'ailleurs la loi de 1884 leur en donnait le droit. Ils abaissèrent notablement les vitesses maxima, fixées à 30 km/h en rase campagne et à 20 km/h dans les agglomérations, selon le décret de mars 1899. En majorité, les communes permirent des vitesses comprises entre 8 et 12 km/h. On vit même des projets à caractère vexatoire, rejetés par le préfet, comme cette idée du conseil municipal d'Huismes qui aurait eu pour effet d'obliger tout automobiliste à déposer sa carte d'identité dans chaque mairie des communes traversées et cela afin de pouvoir exercer plus facile-

ment un recours contre le conducteur en cas d'accident... A la décharge de cette commune, il faut reconnaître que le délit de fuite était monnaie courante.

La période de l'après-guerre amena un adoucissement de la part des bourgs situés sur la route nationale Paris-Bordeaux, davantage habitués au passage des automobiles.

La vitesse excessive demeura cependant la première cause des accidents. De 1924 à 1927, il y eut soixante-cinq accidents mortels et soixante-huit décès. Près de la moitié par excès de vitesse. Le maire de Nouzilly, M. de Wendel, qui se tua dans un accident en 1903, eut le triste privilège d'être parmi les premières victimes de la route dans notre département.

A Tours, le premier accident de voiture de notre siècle se déroula le mercredi 17 janvier 1900, ainsi que le relatait « la Dépêche » : « Hier soir vers 6 heures et demie, M. le lieutenant de Réale passait sur le boulevard Béranger avec sa dame, dans un break conduit par un cavalier du 8^e Cuirassiers, lorsqu'en arrivant à la hauteur de la rue Chanoineau, le véhicule heurta une voiture attelée d'un cheval et conduite par M. Bonhourd, domestique chez M. Migot, marchand de fromages, rue de Belvédère, 15. Cette voiture fut brisée et son conducteur, jeté à terre, se fit dans sa chute plusieurs contusions ». Un refus de priorité sans doute ! La seconde collision intervint... le 29 janvier. Heureuse époque quand même !

Jacques Feneant, 1986.