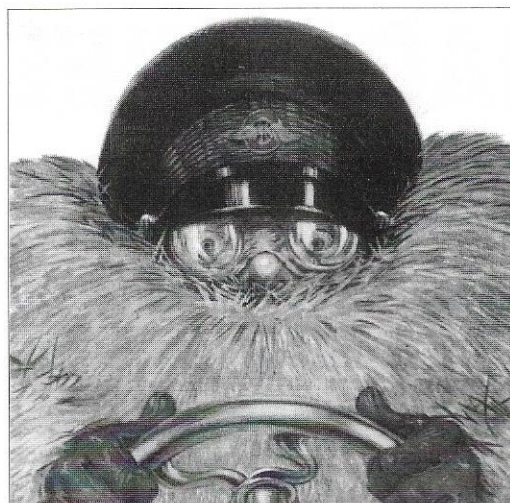
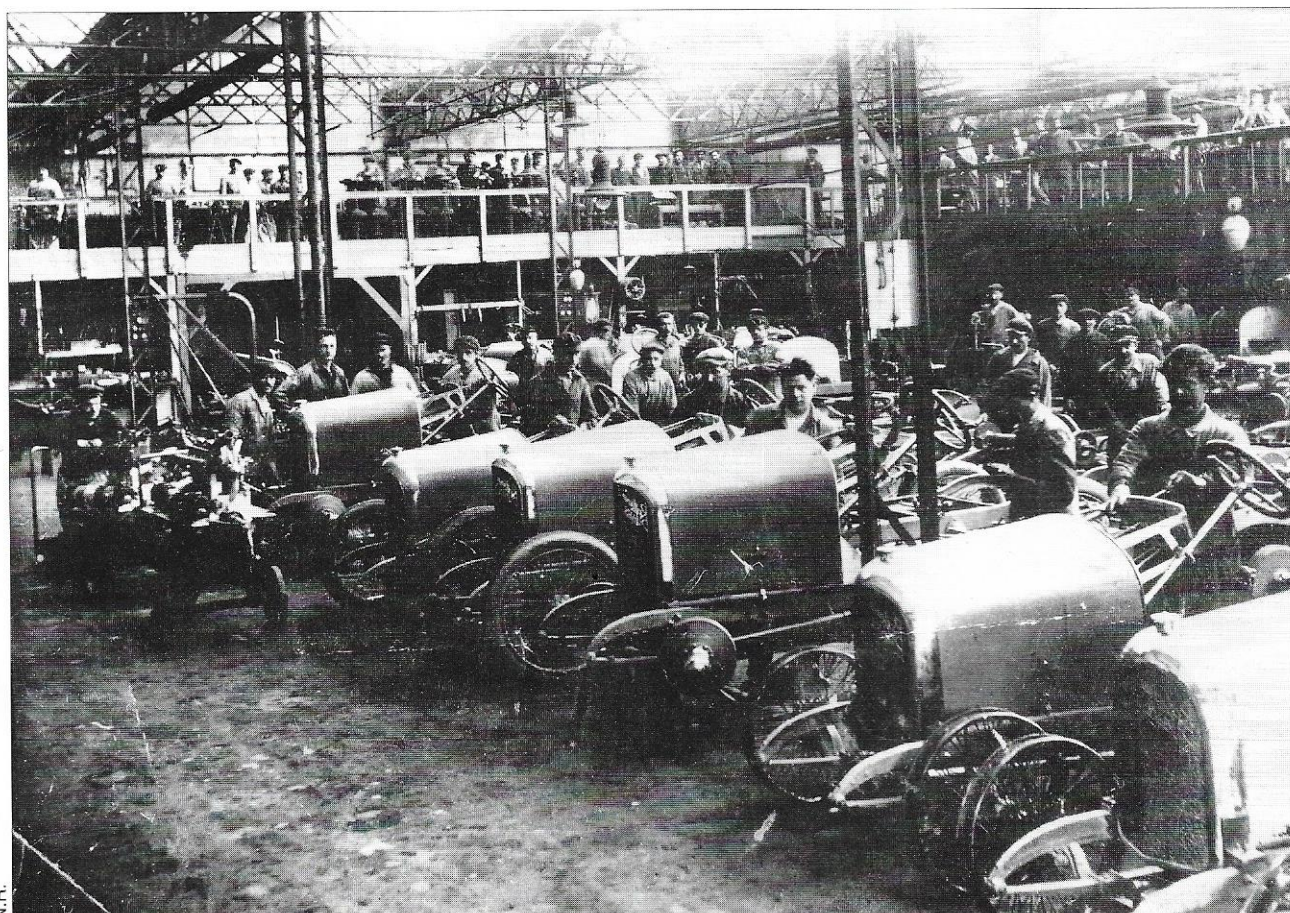




# les constructeurs de touraine



N.R.

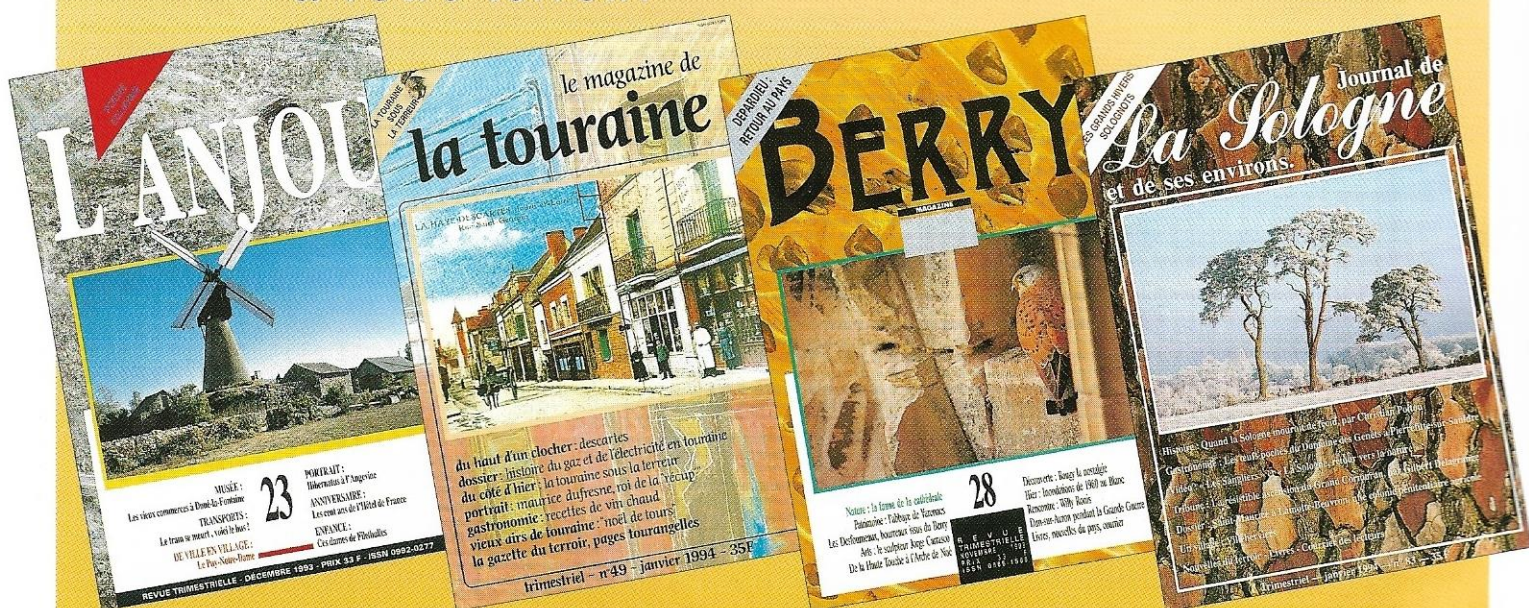
*Située place Rabelais, à Tours, l'usine Rolland-Pilain fabriquait "la Voiture des as, l'As des voitures."*



# DES MAGAZINES QUI AIMENT VOTRE RÉGION

Chaque trimestre retrouvez avec plaisir ces magazines qui s'attachent, hors des sentiers battus, à l'authenticité et à la vie de leur province.

Témoins et porte-parole des gens qui appartiennent à une même culture, ils vous donnent de nouvelles raisons de vous enraciner plus profondément à votre terroir.



**demandez-les à votre marchand de journaux**

**OU**  
**écrivez à S.E.P.P. - B.P. 1929 - 37019 Tours cedex**



# les constructeurs de touraine

# l'automobile en touraine

## L'important, c'était de rouler...

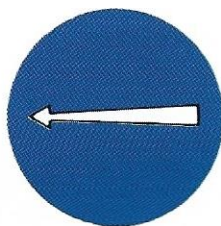
Il est des informations parfaitement avérées qui pourtant sont à même de déclencher l'hilarité générale pour cause de doute unanimement partagé. Et pourtant... Il est acquis que la France comptait déjà plus d'un millier de constructeurs au début du XXe siècle, alors que le parc automobile se contentait de quelques milliers d'automobiles, les "voitures légères" nées d'une législation particulière (qui instaura la demi-taxe) assurant largement la progression inexorable des ventes générales au détriment des "grosses voitures", taxées au prix fort.

Un millier de marques, ce cap a probablement été atteint dans la première décennie du siècle, avant de retomber brutalement à cent soixante dix-sept vers 1920 et à moins d'une trentaine quinze ans plus tard. Cette parenthèse fermée, il convient encore d'exprimer comment on put atteindre une telle boulimie de construction à une époque où finalement, l'important était de pouvoir rouler dans une automobile. Autres temps, autres mœurs... et autres entreprises industrielles. Nous n'irons pas jusqu'à affirmer que chacun, avec deux doigts d'agilité dans les mains était alors en mesure de construire sa propre voiture, mais il faut bien reconnaître qu'un charron, un forgeron, un carrossier ou, mieux, un mécanicien, étaient tous capables, manuellement d'assembler le puzzle qui aboutissait à un véhicule pouvant se déplacer seul, avec l'aide d'un moteur à explosion.

Puzzle avons-nous avancé, car pour beaucoup d'individus, courageux jusqu'à

la témérité et suffisamment argentés pour faire avancer le projet jusqu'à son terme, c'est bien à partir d'un jeu de construction qu'il fallait élaborer son projet.

Châssis chez le grand maître parisien Malicet et Blin, moteur chez l'un des nombreux spécialistes qui "imitèrent" la démarche commerciale de la marque De Dion, transmission chez un fabricant patenté, suspensions chez l'un, roues chez l'autre, l'indispensable à droite ou à gauche, tout était en place pour démarrer l'assemblage. Les plus aisés avaient



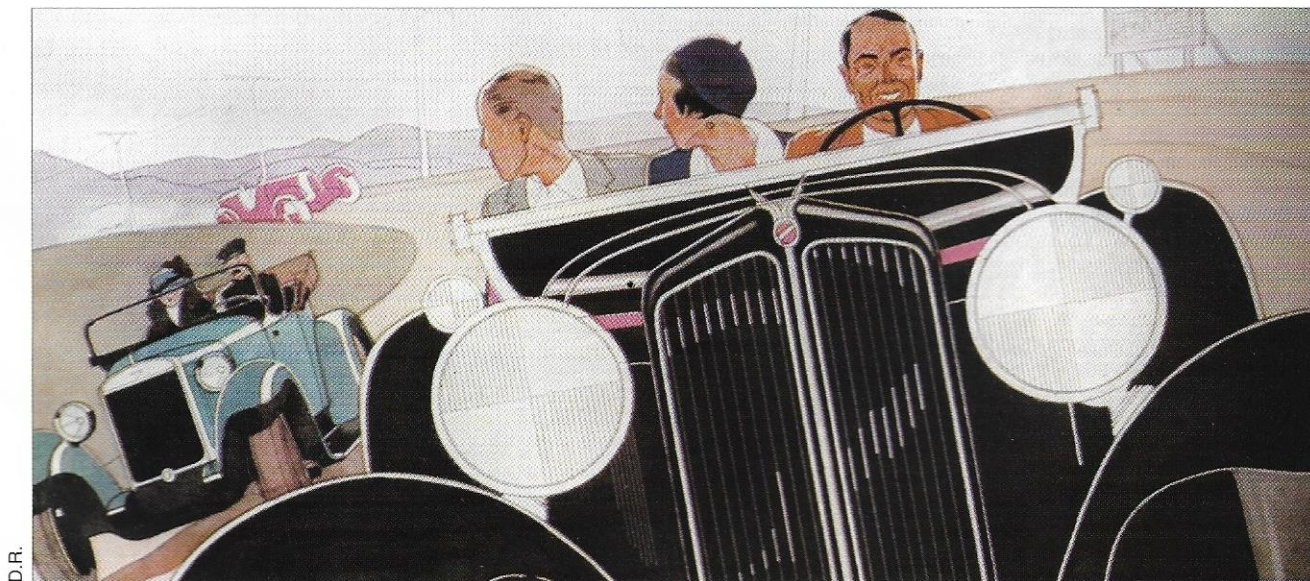
même le recours de faire tailler ou couler, par des ateliers spécialisés, des pièces spécifiques et... estampillées aux "couleurs" de l'impétrant. On atteignait ainsi le même stade que les constructeurs offrant pignon sur rue pour distribuer des automobiles sous forme d'un châssis-moteur, prêt à rouler, mais parfois sans ses pneumatiques.

L'opération suivante, la carrosserie, était commun à tout acheteur et passait inmanquablement par les ateliers d'un carrossier hippomobile qui pouvait égale-

ment se charger de la sellerie. Cette tradition, fortement entretenue en Touraine par les spécialistes Bernin et Gaillard, fut entamée au début des années 20 quand Citroën, imitant Henri Ford, débuta la construction en série des voitures livrées prêtes à circuler; elle s'éteignit dans les années 50, quand le luxe cousu main disparut à son tour, vaincu par les crises économiques et deux guerres mondiales.

Sur les registres de la préfecture d'Indre-et-Loire, à partir de 1899, date de la première tentative de mise en application de l'ancêtre de la carte grise (on passera à l'immatriculation obligatoire en 1901), on note un certain nombre de références qui tendent à prouver que le département n'a pas échappé à cette boulimie technologique. Il est certain que le mécanicien Couraud, à Saint-Symphorien, et l'ingénieur Achille Pécard, à Amboise, n'ont guère dépassé (en 1909) la construction d'une motocyclette, alors que Léon Morlon, le mécanicien de la rue Auguste-Chevallier, a atteint le tricar 2 3/4 HP. Par contre, les Tourangeaux Henri Lebun (10/12 CV — 1907), Henri Monerie (6 CV — 1907), Arsène Rousière (16 CV — 1909), Charles Montier (6 CV — 1912), Chartellot (voiturette 3 1/2 CV — 1912), le Chinonais G. Fournier (8 CV — 1911) et Georges Roger, de Châteaurenault, ont tous déclaré un ou plusieurs véhicules, par eux construits.

Toujours sur le même registre, des zones d'ombre recouvrent une éventuelle création du mécanicien Villeneuve, datée de 1899 et réalisée au 3, de l'avenue de



D.R.

Ce n'était pas encore l'époque de l'automobile pour tout le monde. Dans l'Hexagone, on était encore loin des 41,4 voitures pour 100 habitants d'aujourd'hui. En 1994, les Français ont plus dépensé pour leurs achats automobiles que pour d'autres biens durables. Selon le Conseil national des professions de l'automobile, 14.988 véhicules neufs ont été immatriculés en Indre-et-Loire l'année dernière.



# les constructeurs de touraine

Grammont, là même où Angel Villeneuve distribua avec faste des véhicules neufs et d'occasion jusqu'au début des années 30. Ces mêmes interrogations empêchent de mesurer avec exactitude la part que prit l'entreprise P. Bruneau et Cie, sise depuis le siècle dernier, au 12, de la rue Victor-Hugo. Constructeur de moteurs industriels et de motocyclettes très performantes, P. Bruneau tenta bien de passer à la fabrication de voitures automobiles, mais on ne sait réellement l'origine de la voiture Bruneau, accidentée dans une côte près d'Autrèche, lors du concours de l'A.-C. Touraine 1903.

Tous émules d'Emile Delahaye, seraient tenté d'affirmer. Car tous, avec des moyens différents, ont tenté d'approcher la démarche du pionnier de l'automobile à moteur (à explosion). Diplômé à 20 ans de l'école des Arts et Métiers d'Angers, en 1863, Delahaye passa d'abord par les filières rail et céramique, avant de se pencher sur les moteurs, à vapeur puis à gaz et à pétrole. Il a donc attrapé la cinquantaine quand il présente son premier prototype Delahaye (1894), actionné par un moteur à essence de pétrole également conçu et réalisé dans son usine de la rue du Gazomètre. Né à Tours, ce moteur est l'un des tout premiers, sinon le premier des moteurs à pétrole qui ne doivent rien à l'Allemand Daimler (tels les moteurs des Panhard-Levassor et des Peugeot).

Trop âgé pour mener seul une entreprise qui demande du sang neuf pour s'agrandir et se diversifier, Emile Delahaye va entreprendre en 1897 un rapprochement avec les industriels parisiens Desmarais et Morane. L'Indre-et-Loire n'allait pas pour autant perdre pied dans l'industrie automobile ; quelques centaines de mètres plus au sud de la ville, dans le quartier Rabelais, deux hommes allaient redorer le blason tourangeau, ornant de trois tours celui qu'ils allaient déposer sur le radiateur de chacune des Rolland-Pilain construites à Tours.

Dans l'euphorie de la reprise, après la Première Guerre mondiale, un autre constructeur choisit la Touraine. Pour augmenter ses capacités de production, alors que son usine principale de Courbevoie ne suffisait plus à la fabrication, D.F.P. a entamé dès septembre 1918 la construction d'une nouvelle usine, à Nazelles, tout près de la ligne de chemin de fer et de la gare S.N.C. F qui dessert Amboise. Curieuse démarche, alors que la guerre n'est pas terminée, mais le constructeur parisien entend sans doute alimenter au plus vite ses distributeurs en Espagne, en Italie, au Portugal, en Belgique et surtout à Londres, très friande avant-guerre des petites voitures.

D.F.P. (Doriot-Flandrin-Parent.), comme des dizaines, sinon des centaines

d'autres, ne passera pas la crise fatidique de la fin des années 20. D.F.P. gérant au plus près la crise en se repliant sur la région parisienne, Rolland-Pilain disparaissant peu à peu du paysage tourangeau et tentant un dernier baroud d'honneur loin de ses bases naturelles, l'industrie automobile des bords de Loire se retrouvait une nouvelle fois à sec. C'est encore le site d'Amboise qui va reprendre le flambeau, quelques centaines de mètres en amont de la défunte usine D.F.P., sur la ligne de chemin de fer qui peut réceptionner autant qu'elle expédie. En 1939, un étonnant personnage qui, aujourd'hui, pourrait supporter sans vergogne le titre de designer, se lance dans l'aventure industrielle par le biais de l'emboutissage.

Mais Jean-Clément Daninos n'aura même pas le temps de mettre en place sa première presse ; la guerre mettra fin à ses projets. Huit ans plus tard, c'est au sein de l'ancienne usine Mabilley, que démarre la fabrication des éléments de car-



Sans doute une Delahaye 1896, construite à Tours et conduite trois quarts de siècle plus tard par un équipage tourangeau, Bernard Mexia et Madame, lors d'une rétrospective sur la piste des 24 Heures du Mans.

rosserie. Ils habilleront des Panhard, puis des Simca, Ford et Facel. Entre 1947 et 1964, Facel participera à l'évolution de la haute couture automobile, et si l'étoile Véga entamera un inéluctable déclin de par la faute de moteurs et de transmissions qui ne portaient pas la griffe du patron, il n'en demeure pas moins qu'à Amboise, des ouvriers triés sur le volet ont mis la main au dernier culte du luxe automobile à la française. C'était il y a plus de trente ans.

# l'automobile en touraine

## René Cozette : alimentation et suralimentation

Les techniciens de l'époque ont dit de lui qu'il fut l'égal des plus grands ingénieurs. Tourangeau d'adoption, René Cozette n'eut pas vraiment le temps d'étaler toutes les facettes de son génie mécanique ; en 1929, ayant choisi de vivre jusqu'au bout sa passion pour la vitesse et les records, il se mit une dernière fois en piste. En une fraction de seconde, l'avarie mécanique — sans doute une rupture de la direction — tourna au drame ; jamais l'ingénieur pilote Cozette ne battrait les records du monde qu'il convoitait. Sur le circuit de Monthéry, René Cozette est mort comme il a vécu, à 200 à l'heure, traquant l'astuce technologique qui lui permettrait de réussir encore mieux.

Deuxième fils d'un industriel du nord, installé à Tours avant la Première Guerre mondiale, René Cozette tira rapidement un trait sur la confection en gros que traitait son père, au 24, de la rue de Metz, afin de consacrer son énergie à la noble mécanique automobile. C'est pourtant dans l'aviation que le jeune ingénieur va s'initier au pilotage, dans le cadre finissant de la guerre 1914-1918. Toisant près de deux mètres, il va fonder sa première entreprise en 1919, mettant à profit les connaissances acquises durant le conflit pour améliorer la carburation et le rendement des moteurs.

C'est aux États-Unis, en 1924, que l'ingénieur Cozette va assimiler les vertus extraordinaires de la suralimentation... Dès 1925, Salmson et B.N.C. ont déjà adopté le compresseur Cozette afin de "gonfler" leurs moteurs de compétition. Distribuant avec une aura remarquée des pièces destinées à améliorer le rendement des automobiles, la Société du carburateur Cozette, à Neuilly, voulait toujours aller plus loin dans les démonstrations qui ajoutaient au renom de l'entreprise. Châssis Cozette, moteur Cozette à 8 pistons opposés dans un étonnant moteur 4 cylindres de 1.100 cm<sup>3</sup> ; le prince roumain Cantacuzène fit tomber les records sur l'anneau de Monthéry, en 1927. Deux ans plus tard, René Cozette en personne voulut récidiver avec un moteur de 1.500 cm<sup>3</sup>... Ni le pilote ni sa voiture n'ont pu survivre à cette entreprise ; seule la société poursuit son activité, jusqu'en 1932.

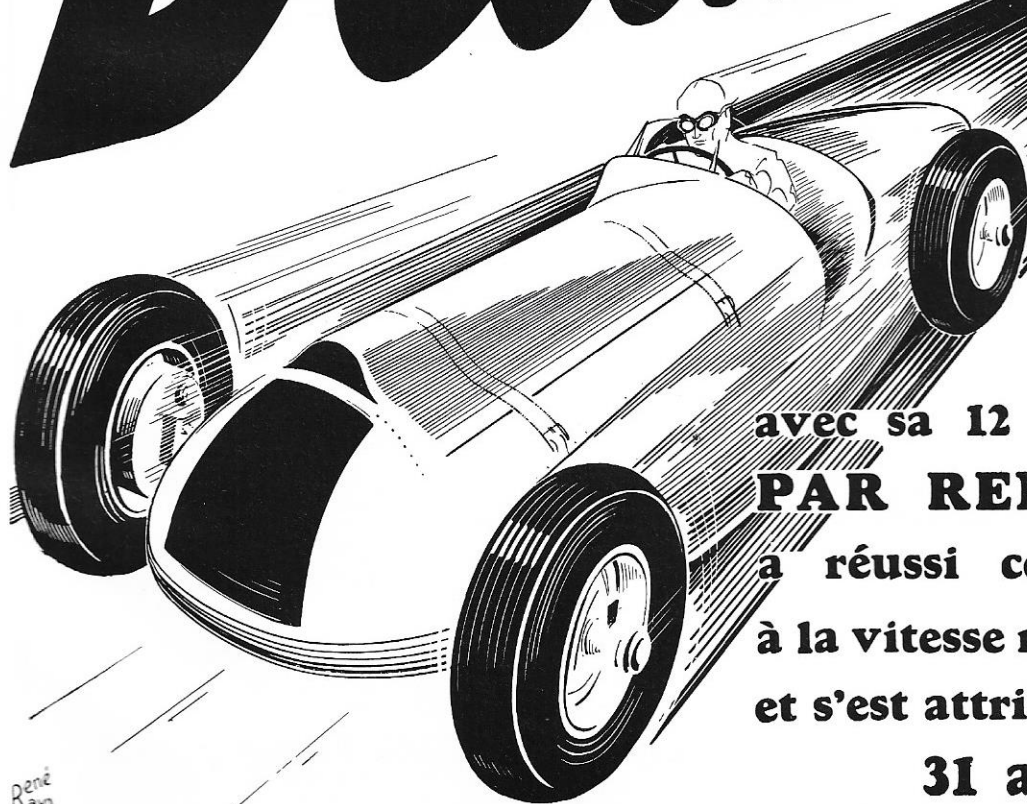
Fervent supporter du sport automobile, propriétaire de l'A.-C.O. depuis 1922 (n° 7840), nommé administrateur en 1927, l'industriel Henri Cozette tint à honorer la mémoire de celui qui avait — jadis — participé au meeting tourangeau de Pentecôte, en attribuant une coupe René Cozette lors de la course de côte de l'Alouette qui suivit ce drame.



**146<sup>k</sup> 508**  
A L'HEURE SUR  
**200<sup>k</sup>**  
DU CIRCUIT ROUTIER  
DE MONTLHÉRY

Celle était la performance  
**IMPOSÉE PAR L'A.C.F.**  
pour l'attribution du  
**FONDS DE COURSE DE**  
***1 million,***  
**Seul...**

# Delahaye



avec sa 12 cylindres pilotée  
**PAR RENÉ DREYFUS**  
a réussi cette performance  
à la vitesse record de 146 k.654  
et s'est attribué ce prix envié  
**31 août 1937**



## Automobile

En Indre-et-Loire, nous assurons plus de 37 000 véhicules. L'expérience, ça compte.



### Vos points d'accueil Macif

#### Tours :

204, av. de Grammont  
104, av. Maginot

#### Amboise :

2 bis, rue de la Paix

#### Chinon :

12 bis, rue J.J. Rousseau

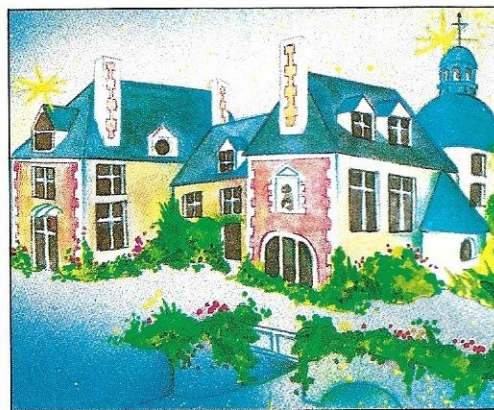
#### Centre de relations

téléphoniques :

**43.68.29.29**

Pour vos véhicules, nous vous offrons les garanties les plus larges au meilleur tarif. Vous bénéficiez également d'un service d'assistance avec Inter Mutuelles Assistance, d'un réseau de garages agréés, ou de centres de contrôle technique pour faire vérifier votre véhicule.

loir-bretagne  
**MACIF**  
gagner pour partager



à 20 km de BLOIS SUD

## le Château Enchanté

### Château Louis XIII

- AUTOMATES**
- Musée historique animé (sonorisé)
  - Les Mille et Une Nuits (sonorisé)
  - La Forêt enchantée
  - Le petit théâtre des Fleurs animées

### RESTAURANT et CRÊPERIE

Parc de Loisirs 7 hectares, Mini-golf, Volières, Animaux divers... Aire de pique-nique plein air et couverte.

Tous les jours du 26 mars aux vacances de la Toussaint, de 11h à 19h.

#### Centre Val de Loire

#### CHATEAU DE ROUJOUX

Route de Fougères (près de Contres) - 41700 FRESNES  
Tél. 54.79.53.55 / 54.79.53.39



## Musée Cadillac

CHÂTEAU DE PLANCHOURY

*Le musée Robert Keyaerts est un hommage vivant à la Cadillac, une marque qui sut matérialiser en soi le rêve et l'esprit de succès américain.*

SAINT-MICHEL-SUR-LOIRE - LANGEAIS

Le musée est ouvert du 1<sup>er</sup> février au 30 décembre  
Tous les jours de 10 heures à 18 heures  
(Excepté le mardi de septembre à fin avril)

RESEAU  
**MULTIPIECES**®



**TOUTES PIÈCES AUTOMOBILES  
CLASSÉES  
POUR VOUS DÉPANNER...**

**AUTO-DEMOLITION DU CENTRE-OUEST**

**A.D.C.O.**

**15, rue des frères-lumière  
La Vrillonnerie  
à CHAMBRAY-LÈS-TOURS  
Tél. 47.27.51.36**



# les constructeurs de touraine

# l'automobile en touraine

## Un homme et une marque

Né à Tours, rue des Halles, en 1863, l'ingénieur Emile Delahaye se frottera d'abord au matériel de chemin de fer puis aux fours à céramique et à la machine à vapeur, avant de s'investir avec succès dans l'exploration des moteurs à gaz et à pétrole. Le pas sera définitivement franchi à l'Exposition nationale de Tours, en 1892, le Grand Prix ayant récompensé les moteurs du constructeur tourangeau. Deux ans plus tard, alors que le marché se limite en France à une centaine d'automobiles à pétrole vendues sous les marques Peugeot et Panhard-Levassor, un troisième constructeur entre en scène. Ce Delahaye ne tardera pas à s'imposer. On retrouvera ses voitures au palmarès des grandes compétitions du Paris-Marseille-Paris de 1896 et du Paris-Vienne de 1902. Un an plus tôt, le pionnier avait cédé son entreprise (qui employa à Tours quelque 75 ouvriers) à ses amis Léon Desmarais et Georges Morane. Il s'éteindra en 1905 et sera inhumé au cimetière de Vouvray, à proximité de sa propriété de la Roche-Fleurie, où il vécut partiellement les quatre dernières années de sa vie.

L'entreprise portant son nom n'en continuera pas moins à prospérer, la maison Delahaye ayant créé dès 1897 à Paris de vastes ateliers, Emile Delahaye s'étant contenté de veiller sur ceux de Tours jusqu'en 1901. Spécialisée dans la fabrication de moteurs, camions, machines agricoles et de matériel de lutte contre l'incendie, la firme ne se lancera qu'en 1933 dans la voiture de grand luxe qui fit sa réputation. Mais la Seconde Guerre sonnera le glas de cette marque, trop luxueuse, que sa rivale Hotchkiss rachètera en 1954. Sur 80.000 modèles produits, 1.500 voitures survivantes ont été recensées par le Club Delahaye, qui compte 230 membres, auxquels il assure dans 22 pays un service de pièces détachées. Un club qui, en mai 1994, a fêté en Touraine, à travers un périple touristique-gastronomique, le centenaire de la prestigieuse firme.



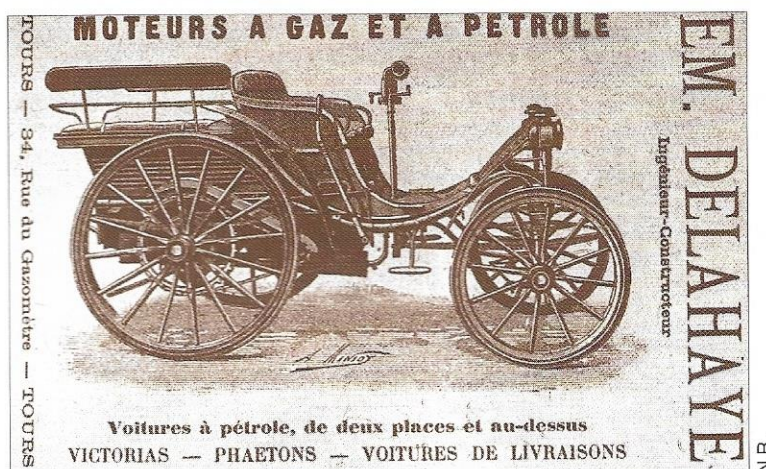
## Gloire à Delahaye !

L'excellente étude réalisée par Liliane Voisine et éditée par le Centre généalogique de Touraine ("Emile Delahaye - 1843-1905") n'a probablement rien appris de fondamental aux spécialistes de la marque, plus enclins à mettre en avant les vertus de l'entreprise parisienne qu'à remonter les véritables origines mécaniques d'un pionnier reconnu de l'automobile 100 % française. On comprend parfaitement leur inclination pour les nobles châssis (135), les moteurs multicylindres (jusqu'au V 12), les élégantes carrosseries et la soif de vaincre en compétition. Liliane Voisine a approché le problème avec sa culture tourangelle et un cœur nostalgique pour serrer au plus près la véritable histoire d'Emile Delahaye, né à Tours en 1843, fils d'un tapissier de la rue des Halles, diplômé des Arts et Métiers d'Angers en 1863, ingé-

placé horizontalement à l'arrière), elle ne figura jamais sur la liste des engagés, encore moins des partants. Les causes de ce forfait restent aussi étranges que mystérieuses ; peut-être s'expliquent-elles simplement par les conséquences néfastes du voyage Tours-Paris ?

Exposé à Londres, en 1896, dans le cadre du premier "Londres-Brighton", puis engagé à deux exemplaires dans Paris-Marseille-Paris, le break à quatre places, type 1 (même moteur 2 513 cm<sup>3</sup> tournant à 450 t/mn), donna à Emile Delahaye les encouragements qu'ils méritait. Le mécène parisien Ernest Archdeacon, la duchesse d'Uzès et l'industriel Léon Desmarais furent les premiers clients de la rue du Gazomètre.

On ne saura sans doute jamais combien de voitures ont été construites et vendues à l'usine de Tours ; sans doute



nier pour des entreprises de chemin de fer et de céramique avant qu'il ne s'orientât définitivement vers les moteurs, à vapeur puis à gaz et à essence de pétrole.

De très vieille souche tourangelle, Emile Delahaye se forgea un nom célèbre sans le moindre tapage. Jamais on ne vit dans les annuaires tourangeaux une quelconque publicité annonçant qu'à Tours, un pionnier de l'automobile construisait des automobiles à pétrole. Dans les fameux Deslis, il était tout simplement mécanicien et occupait beaucoup moins de surface que son cousin Ernest Delahaye, associé à Anatole Vaillant dont la publicité d'entrepreneur en plomberie-quincaillerie s'exposait régulièrement sur une pleine page.

Dans l'ombre, Emile Delahaye fabriqua d'abord les prototypes (1894) de la voiture à pétrole qui devait figurer dans la course Paris-Bordeaux-Paris de 1895. Présente et remarquée à l'exposition qui précéda le départ (sans doute le type 0 — moteur Delahaye bicylindre de 7,5 CV,

fort peu, puisque dès la fin de 1897, le départ pour Paris était acquis. Rue du Banquier, l'aventure automobile d'Emile Delahaye recommençait. Le créateur de la marque eut tout juste le temps d'apposer son empreinte et d'assurer sa succession en plaçant un directeur de son choix à la tête de la "Société des automobiles Emile Delahaye, Léon Desmarais et Georges Morane successeurs". En 1901, Delahaye quittait le monde industriel et s'éteignait le 1er juin 1905, alors qu'il s'apprêtait à rejoindre Saint-Raphaël pour retrouver Vouvray. Il y a 90 ans !

Certes, les historiens de la planète connaissent mieux la marque Delahaye par la haute couture des carrossiers de la belle époque, le célèbre V 12 de 4,5 litres de cylindrée, les victoires au Monte-Carlo (1937 et 1951) ou le doublé de la marque aux 24 Heures du Mans, mais au plan local, ce registre n'amène rien de plus à la gloire d'un homme qui eut le génie de croire, vers 1890, à l'inevitable développement du moteur à explosion.



## Rolland-Pilain : Tours, côté cœur

Côté cœur, c'est la plus belle aventure mécanique tourangelle. Elle surpasse sans coup férir l'histoire du pionnier Delahaye et ce fameux Grand Prix de Tours dont le vernis aurait sans doute été plus éclatant si, en fin de compte, la victoire était revenue à une voiture engagée par Rolland-Pilain. François Rolland, propriétaire sur le coteau de Saint-Symphrien, nommé consul d'Espagne, puis des Pays-Bas et Émile Pilain, mécanicien rue Victor Hugo, avaient conjugué leurs efforts pour exploiter "une maison de construction, de réparation, de vente et d'achats de cycles, motocycles, automobiles", ainsi que tous les accessoires qui s'y rattachent, précisait encore la raison sociale de l'entreprise qui, en novembre 1905, se plaçait sans trop connaître les axes, sur le marché porteur de la construction automobile.

Entre cycles, motocycles et automobiles ; entre construction, vente et réparation, la société "Rolland et Émile Pilain" finirait bien par trouver le créneau qui lui permettrait d'accéder, tôt ou tard, au titre de constructeur d'automobiles. Rondement mené, le challenge prit une tournure définitive en 1907, avec la sortie des premiers modèles (20 CV et 40 CV) et

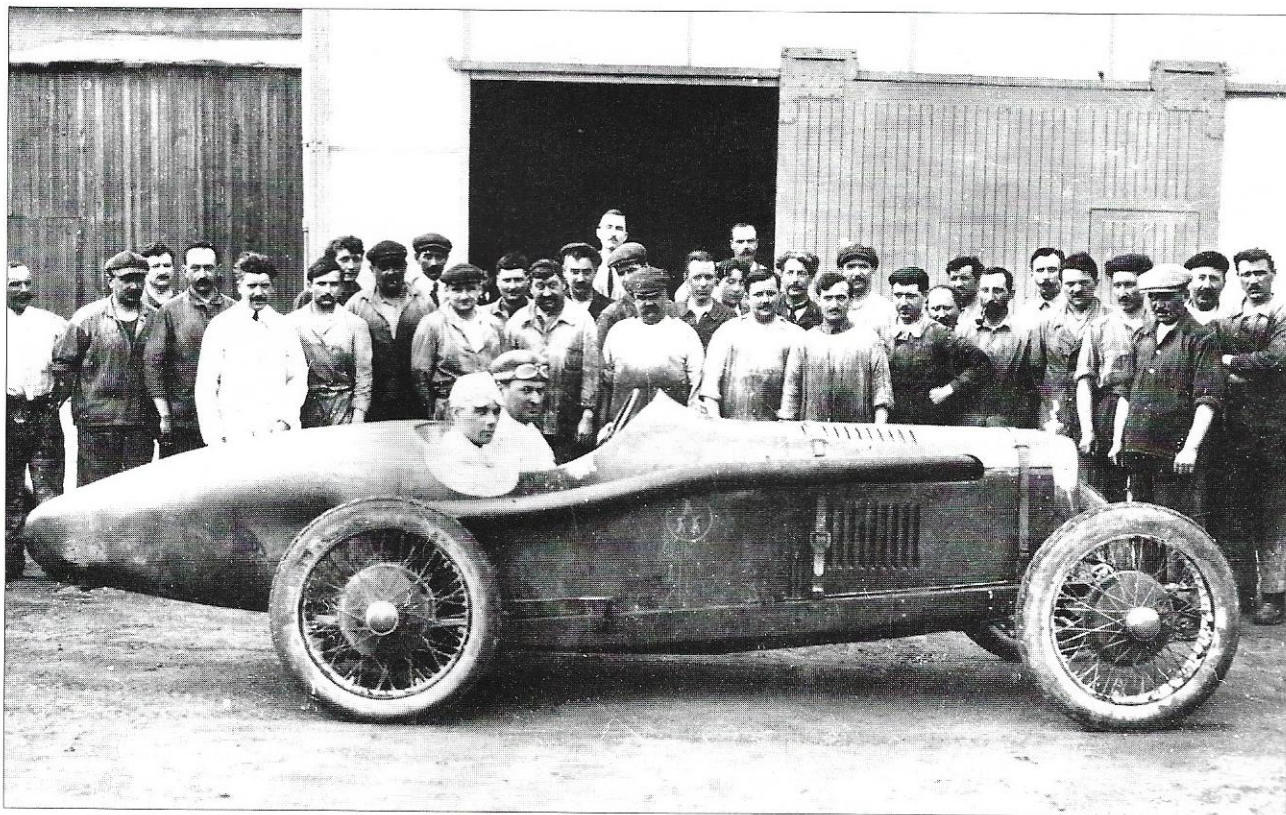
une apparition dans la coupe des voitures, disputée sur le circuit de Dieppe en 1908. En forçant le destin, Rolland-Pilain forgeait également son image. A Tours, il enfonçait le clou dans les meetings de Pentecôte, en faisant à deux reprises (1913 et 1914) le spectacle dans la côte de la Tranchée. Rolland-Pilain couvre alors toute la gamme de 1,5 litre à 15 litres de cylindrée (1910). Les Années folles ne passeront pas la guerre et après le conflit, chacun devra se résoudre aux économies. Sûr de son fait, le constructeur tourangeau va ramer à contre-courant avant de prendre conscience des dures réalités économiques. Cette fois encore, on compte sur la compétition pour dynamiser l'image de "la marque aux trois tours"...

Parcours en demi-teinte en 1922, au Grand Prix de Strasbourg ; chacun se console en implorant le succès pour l'année suivante. Espoir déçu... : en 1923, dans la course qu'il ne devait pas perdre, Rolland-Pilain a laissé une partie de sa réputation... et sans doute quelques centaines de bons de commandes. La cruelle désillusion enregistrée avec le succès de Sunbeam et Seagrave sur le circuit de Tours-La Membrolle, aura des répercus-

sions que la victoire (doublé de Guyot et Delalande) au Grand Prix d'Espagne, un mois plus tard, ne pourra effacer. L'aura du Mans est encore trop faible pour espérer obtenir un gros avantage commercial de la coupe disputée sur 24 heures. Rolland-Pilain ne tirera pas un bénéfice suffisant de sa belle performance.

Les leurres ne suffisent plus pour attirer la clientèle ; les temps ont changé, il ne suffit plus d'un bouchon de radiateur pour assurer le succès. Certes, les quatre Rolland-Pilain engagées dans la rallye de Monte-Carlo 1927 sont toutes à l'arrivée, mais le constructeur tourangeau ne tient plus le haut du pavé sur le créneau de la gamme supérieure, où tous les constructeurs vont peu à peu se casser les dents.

S'il reste une élite (donc un marché aussi étroit que lucratif) pour les grosses voitures, alors que s'annonce la grande dépression américaine et ses conséquences inéluctables sur le vieux continent, Rolland-Pilain a conservé une image forte sur un secteur durement secoué et particulièrement vulnérable. Mais en négligeant les nouveaux automobilistes, le constructeur tourangeau a creusé son propre tombeau.



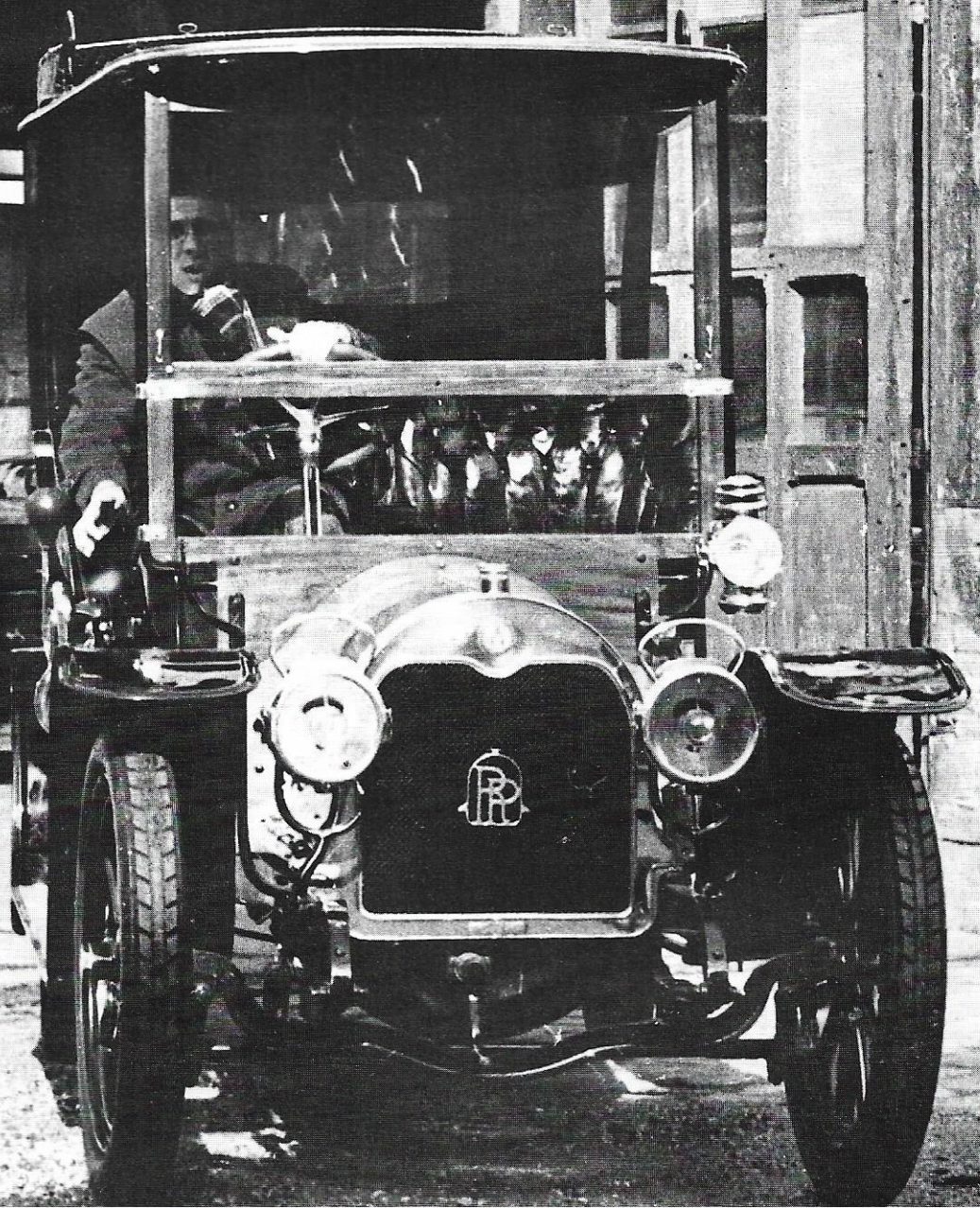
N.R.

A l'usine, avant la course, avec Albert Guyot au volant ! Si "la marque aux trois tours" était appréciée pour la qualité et la robustesse de ses voitures, elle fut, par contre, l'objet de nombreuses pétitions de la part des riverains de l'usine, qui lui reprochaient le vacarme de ses ateliers de forge, de chaudronnerie et celui de la salle d'essai des moteurs.



GARAGE BERNIN PARKING

*Le "fin du fin" : une Rolland-Pilain restaurée chez Bernin !*





# I.D.E. AL

23, rue de Blois 37530 LIMERAY

**Tél. 47 30 07 72**

**47 30 10 18**

**Fax 47 30 09 43**



## **Notre devise :**

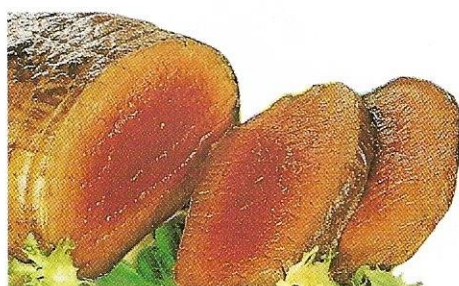
*Servir une meilleure qualité  
au meilleur prix*



*Nous sélectionnons notre viande et nous  
la transformons.*

*Nous fabriquons notre charcuterie à  
l'artisanale.*

*Une gamme de services très large.*



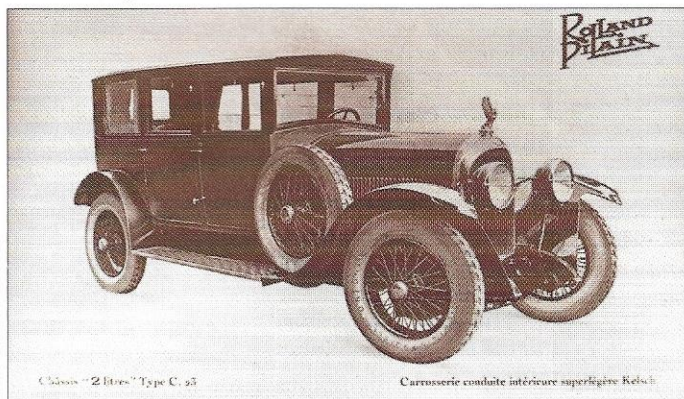
- **LA VENTE DIRECTE**
- **La livraison à domicile**
- **La livraison des collectivités**
- **La livraison des restaurants**



# les constructeurs de touraine

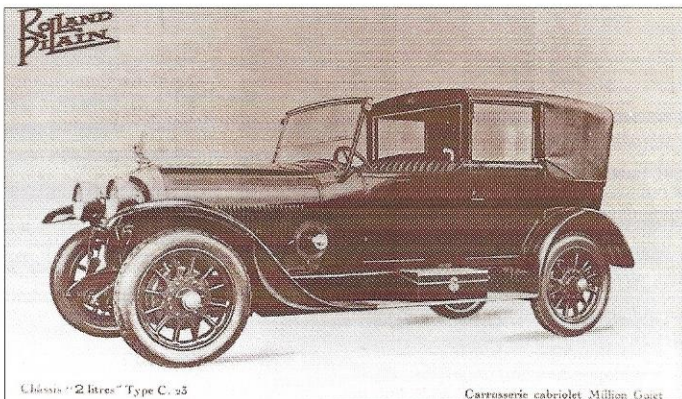
# l'automobile en touraine

Jean-Claude Bardet



Châssis "2 litres" Type C. 25

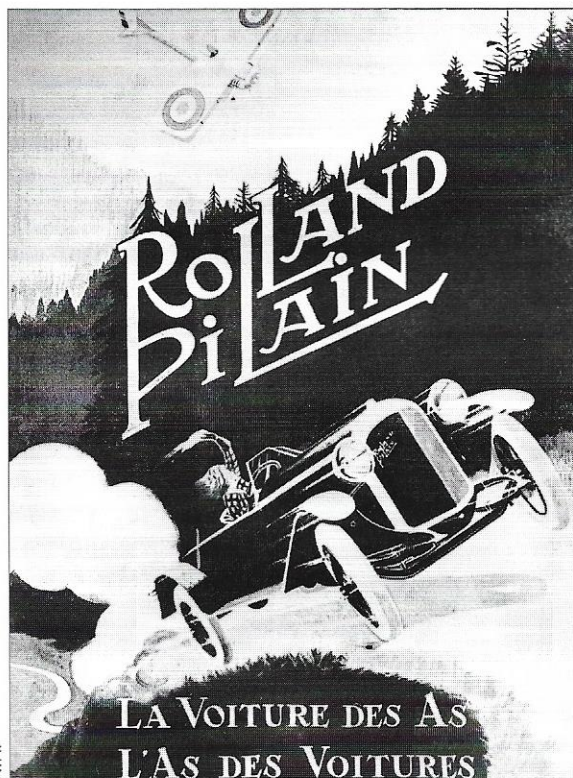
Carosserie conduite intérieure superluxe Kelsch



Châssis "2 litres" Type C. 25

Carosserie cabriolet Million Gaudet

Jean-Claude Bardet



N.R.

## Le coureur sans nom

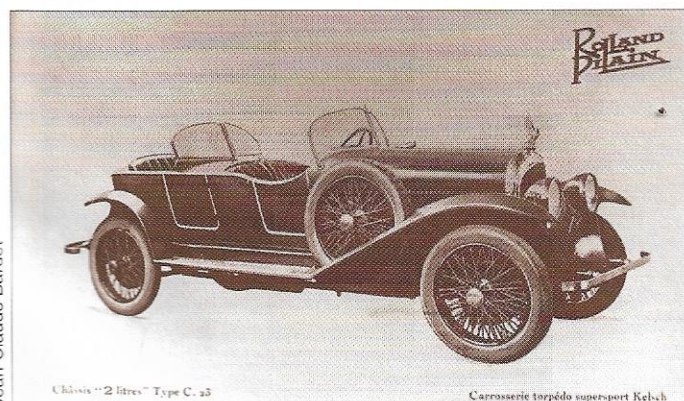
Jusqu'à l'extrême limite de ses possibilités, le garagiste de "L'Excelsior", rue du Rempart, à Tours, tenta de sauver du désastre la marque Rolland-Pilain. Gustave Duverne ne s'était pas contenté de vanter les mérites de la marque tourangelles : pour ajouter à sa gloire, il avait à deux reprises tenté et réussi l'impossible. Peu importe les tenants et les aboutissants ; à la fin du compte, Duverne pouvait se vanter d'avoir réussi deux premières mondiales : l'Afrique, de l'Atlantique à la mer Rouge (sur une Rolland-Pilain 10 H P, en 1924/25), puis un Paris-Hanoï de 25.000 kilomètres en 1932/28). Gustave Duverne reviendra trop tard de sa dernière expédition. Le succès qu'il remporta à son retour, à Marseille, ne peut plus rien pour les finances délabrées du constructeur tourangeau. Il renouera avec l'aventure en allant au Mans, disputer les 24 Heures. Par deux fois, en 1931 et 1932, il devra remiser son B.N.C. bien avant le baiser du drapeau.

Rolland-Pilain à Tours, c'est véritablement terminé. Même s'il reste quelques éléments condamnés à assu-

rer un minimum de maintenance dans le service après-vente. Parmi eux, Maurice Bénard : une vie consacrée à l'automobile avec, pour conclure, des fonctions officielles à la chambre syndicale de l'automobile d'Indre-et-Loire. Signe particulier, Maurice Bénard, né en 1883, participa de près aux premières escarmouches tendues par les voitures Rolland-Pilain. Après avoir appris la mécanique et la tôlerie, il rentre chez le constructeur de Tours. Chez Rolland-Pilain, il conduit, essaye, livre et s'engage en compétition... A sa mère qui avait lu dans la presse locale l'accident sans conséquence dont il avait été victime, après avoir perdu une roue, il promit de mettre un terme à sa carrière de pilote...

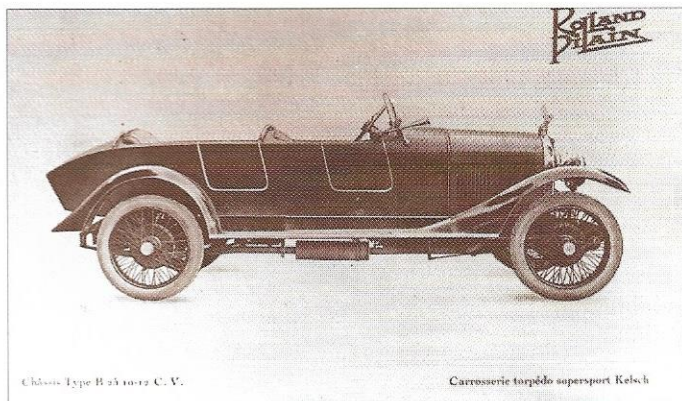
Parole non tenue, qui ne tenait qu'à un X sur la liste des engagés. Quand X se retrouve au volant dans une course automobile, il devient le "Coureur sans nom". Et le "Coureur sans nom" qui défendait les couleurs de Rolland-Pilain, c'était l'essayeur Maurice Bénard... C'est encore l'aveu fait par Mme Savignard, sa nièce, quatre-vingts ans plus tard !

Jean-Claude Bardet



Châssis "2 litres" Type C. 25

Carosserie torpédo supersport Kelsch



Châssis Type B 25 10-12 C. V.

Carosserie torpédo supersport Kelsch

Jean-Claude Bardet

Élégantes et racées, les Rolland-Pilain rivalisaient au Salon de Paris avec les marques les plus prestigieuses, comme Hispano-Suiza, Willys, voire Rolls-Royce. Le sphinx qui orna les bouchons de radiateur de la marque tourangelles après 1922, ressemblait d'ailleurs curieusement à la fameuse victoire ailée s'élevant à l'avant des Rolls.



# les constructeurs de touraine

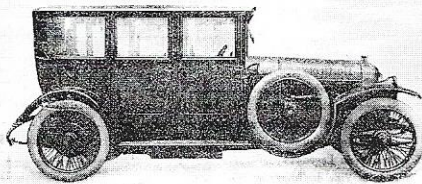
# l'automobile en touraine

## ROLLAND-PILAIN

*vient de prouver une fois de plus la résistance  
et le rendement de ses Modèles en leur  
faisant accomplir, à date fixée à l'avance,  
le même jour . . . . .*

A la 10 HP. Paris-Biarritz dans la même journée  
(soit près de 750 kilomètres)

A la 18 HP. Paris-Bordeaux dans la même journée  
(soit près de 1100 kil.) — 4 places occupées



### Demandez les Nouveaux Prix et Catalogue Illustré :

|                                                                                             |                                                                                                                  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>au Magasin de Vente<br/>48, Avenue Montaigne<br/><b>PARIS</b><br/>Téléph. Par. 42-51</p> | <p>aux Usines<br/>44, Place Rabelais, 44<br/><b>TOURS</b><br/>Téléphone 0-52</p>                                 |
| <p>à la Succursale de Toulouse<br/>6, Rue d'Aubuisson<br/>Téléph. 13-48</p>                 | <p>à la Direction de Paris<br/>254, Route de la Révoite<br/><b>LEVALLOIS-PERRET</b><br/>Téléph. Wagram 12-57</p> |

### "L'As des voitures, la Voiture des as..."

La société Rolland-Pilain prit véritablement son envol en 1911. Alors installée 44, place Rabelais, elle fit appel à cent quarante-deux souscripteurs, essentiellement des notables tourangeaux aux assises financières solides : le comte de Courcelles, les Auvray, Bernin, Duthoo, les docteurs Doutrebente, Bamsby, Gaudeau, Guillaume.... La firme, au capital de 1.150.000 francs, connut en 1913 un incontestable succès commercial grâce à la R.P. (9 et 10 CV), cent cinquante véhicules ayant été produits cette année-là. 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 mondiale.

Un conflit durant lequel l'usine travailla aussi pour la Défense nationale, en montant des moteurs d'avion, des voitures commandées par l'armée et surtout en tournant des obus, cette activité ayant eu pour effet d'augmenter le personnel, ce dernier étant passé de deux cents ouvriers en 1914 à cinq cent quinze en 1918, y compris des femmes et des prisonniers allemands. Les bénéfices réalisés suivirent cette progression, "le Monde illustré" du 15 juin 1918 ayant félicité patrons et ouvriers au nom du patriotisme

ambiant. Mais en 1920, l'effectif était déjà retombé à quelque trois cents salariés.

L'apogée de l'entreprise se situa entre 1922 et 1926. De nouveaux modèles, pourvus d'incontestables innovations technologiques, furent alors lancés, telle la 2 litres C 23 type "Record du Monde" qui roulait à 140 km/h et sa version "Grand Prix". Mais tandis que le Tout-Paris "s'habillait" en Rolland-Pilain sur-mesure, le "prêt-à-rouler" de Renault, Citroën et Peugeot gagnait du terrain. Les augmentations de capital ne suffiront pas pour construire un modèle de faible puissance susceptible d'affronter la production de masse, seule manière pourtant de faire face à la concurrence des firmes occupant le créneau de la voiture populaire. Rolland-Pilain rimera bientôt avec déclin...

Une belle histoire dont il ne reste que des photos jaunies... et de rutilantes antiquités qu'on croise encore au hasard des nostalgiques rallyes de grands-mères automobiles. Une trentaine de voitures seraient encore capables de circuler de par le monde, certaines affichant plus de 300.000 kilomètres. Dans la course au rétro, notre Rolland-Pilain reste bel et bien "l'As des voitures, la Voiture des as"...



N.R.

La société Rolland-Pilain possédait plusieurs usines, à Paris, Levallois, Toulouse et Tours, où les ateliers de la place Rabelais s'étaient spécialisés dans les moteurs et châssis. De 1909 à 1914, la marque diffusa en moyenne vingt-six véhicules par an en Indre-et-Loire. Les plus fortes ventes dans le département furent enregistrées en 1925, avec soixante-douze véhicules immatriculés.



# les constructeurs de touraine

# l'automobile en touraine

## Facel, temple de l'emboutissage

Belge d'origine, ingénieur de formation, le directeur de l'usine Prestal n'avait qu'une vague idée des origines de la marque Facel-Véga avant d'entreprendre les démarches qui devaient présider à la création d'une nouvelle usine de tôlerie, découpe et emboutissage à Amboise. Depuis, Christian Piret se garde d'oublier que sous les fermes d'un superbe bâtiment (créé par Eiffel pour servir d'abri aux ballons dirigeables de l'Exposition universelle de Paris, en 1889), quelques-unes des plus belles carrosseries françaises de série ont pris naissance, entre 1947 et 1964.

Tumultueuse, l'histoire industrielle de Jean-Clément Daninos fit étape à Amboise de 1939 à 1975, dans une usine rachetée au fabricant de hangars Mabilie. Pour cause de guerre, le site fut réquisitionné afin d'assurer le montage de moteurs d'avions. La première presse tant attendue (cachée en Beauce durant le conflit) ne fut donc montée qu'après la guerre. Enfin pouvait débuter la production à l'usine Facel (Forges et ateliers de

construction d'Eure-et-Loir), chargée d'emboutir des pièces de tôlerie qui n'avaient pas encore à voir avec l'automobile. En 1947, commence la production de pièces embouties, destinées à l'usine de Colombes, où prenait définitivement corps le prototype définitif de la Dyna Panhard. Viendra ensuite le tour des éléments destinés aux Simca 8 sport, coupés et cabriolets, puis aux Monte-Carlo (coupé) et Comète (cabriolet) pour le compte de Ford, entre 1951 et 1956, sur un dessin de Daninos.

Retraité non loin de son ancienne entreprise, Maurice Olivier a pratiquement vécu toute la période Facel automobile, avant de passer sous la bannière Eskal, même site de production et même Daninos aux commandes. Quand il entre chez Facel, en 1952, venant de chez le constructeur réputé Salmson, l'usine travaille toujours pour Panhard, Simca, les Jeep Delahaye et Ford sur le secteur automobile, tout en conservant une division aviation pour la réalisation des chambres à combustion des turbos Hispano-Suiza.

L'aventure Facel-Véga naîtra deux ans plus tard, en 1954, et se prolongera durant dix ans.

A Amboise, on ne construit pas des voitures, pas plus qu'on ne réalise l'ensemble carrosserie. Découpage, emboutissage, assemblage, polissage... : là s'arrêtait la tâche du personnel. "Aux plus belles heures de Facel, on était 460 personnes et l'usine tournait en 3 x 8 ; parfois même il fallait travailler le dimanche matin", se souvient avec nostalgie Maurice Olivier, qui se retrouva avec les cent-soixante personnes de l'usine sous ses ordres, quand le directeur, M. Burnan, fut licencié, en 1965.

La suite appartient désormais à l'entreprise Prestal, dont le directeur est devenu un supporter de la marque Facel-Véga. Possédant deux voitures de la marque (dont une des célèbres Excellence), il conserve à l'étage de la vieille usine un véritable musée, où cohabitent sans vergogne avec les reliques de Ford ou Facel-Véga, des évièrs (on atteindra le chiffre de 7.000 par mois), un entourage



N.R.

Même Stirling Moss a choisi Facel-Véga! « Le célèbre champion automobile d'outre-Manche, las de se promener dans des "baquets" inconfortables, a décidé lors d'un récent passage à Paris, de faire l'acquisition d'une voiture somptueuse et confortable. Son choix s'est porté sur le dernier modèle sorti par la maison Facel-Véga. Katie, la charmante épouse du champion, semble parfaitement satisfaite de la décision de son mari. Son sourire éloquent en témoigne », lisait-on le 25 mai 1958 au dos de cette photo de presse.



# les constructeurs de touraine

# l'automobile en touraine

inviolable de téléphone à pièces, une tôle emboutie pour Vespa (tous les éléments de coque de 500.000 scooters sont passés sous les presses d'Amboise), la pièce maîtresse du dégivrage de la 2 CV Citroën, un meuble de cuisine (Eskal), une porte pour R.V.I. ou un couvercle de cuve à lait (Prestal). Bref tout cela, plus



A l'usine Prestal Amboise, le souvenir d' "une page d'histoire" est gravé dans la pierre.

un tas d'autres éléments, pour rappeler que depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, l'emboutissage est une spécialité qui ne s'est jamais démentie.

Ce constat ne fait que raviver les souvenirs de Maurice Olivier. Sa mémoire en profite pour mettre à jour des informations oubliées : les poutres réservoirs des fameuses mobylettes bleues des Sixties,



Conquis par Facel-Véga, Christian Piret, directeur de l'usine Prestal (ex-Facel), est l'heureux propriétaire d'une Excellence... digne de ce nom !

c'était Amboise ! Oubliées... ou occultées : "La chute de Facel, c'est le moteur de la Facellia, mais on avait 600 voitures sur le marché et il fallait changer toutes les boîtes de vitesses", affirme-t-il avant de conclure sur une information qui, à l'époque, n'avait guère dépassé les portes des bureaux de direction. A l'en croire, si Jean-Clément Daninos n'avait

risqué de perdre, à terme, la direction de son entreprise, peut-être Renault aurait-il noué des liens très étroits avec Amboise ; ce fut une éventualité quand la Régie nationale envisagea la mise en production de la Floride, le cabriolet hard-top révélé dans sa forme définitive au salon de Paris, en octobre 1958. Mais on ne refait pas l'histoire...

## D.F.P. : en urgence à Nazelles

En ce temps-là, la Dernière ferraille parisienne (ou Derrière ferraille parue) se moquait bien des sobriquets les moins flatteurs. D.F.P. restait une entreprise promise à un bel avenir et ses dirigeants attendaient avec une impatience non dissimulée la reprise économique qui allait accompagner la clôture des hostilités engagées en 1914.

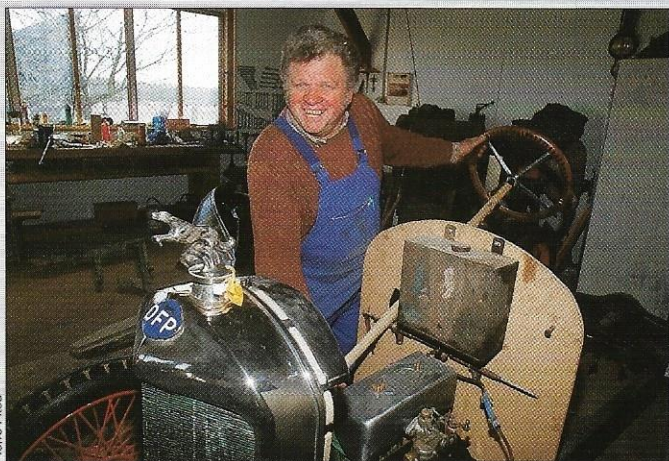
A Courbevoie, l'ingénieur Doriot (vétéran de l'automobile et pur produit de l'aventure Peugeot), son coreligionnaire Flandrin (ancien ingénieur chez Clément) et Parant n'attendaient pas la fin du conflit pour relancer l'entreprise. Sur le site de Nazelles, tout près de la ligne de chemin de fer et de la gare d'Amboise, ils engagèrent, dès septembre 1918, les travaux de construction d'une nouvelle usine qui entra en activité en 1919. On ne sait avec exactitude quels travaux

étaient réalisés par cette entreprise, florissante jusqu'en 1922 (agrandissement de l'usine), mais les archives de la mairie de Nazelles-Négron révèlent qu'au recensement de 1926, elle était encore occupée par des "menuisiers et mécaniciens en voitures".

Cette même année, l'automobile commençait à disparaître du paysage local. Une partie des installations fut alors revendue (à Fougère) et au milieu des années 30, une filiale des Ets Barbier-Bénard-Turenne (B.B.T.) spécialisée dans l'optique s'empara définitivement du site. Près de soixante-dix ans après la disparition de la marque, à Dame-Marie-les-Bois, un retaité de la menuiserie, Pierre Guéry, redonne vie, avec autant de dextérité que de talent, à une D.F.P. dont il ignore l'année de fabrication et l'origine exacte.

Tant mieux si ce coup de cœur a puisé son origine du côté de Nazelles, mais rien n'est moins sûr. Pierre Guéry doit tout reprendre et tout remettre à neuf : moteur, châssis, boîte de vitesses, volant (entièrement refait à la main) et reconstruction de la carrosserie pour conclure. "Son châssis raccourci servait de clôture à La Riche et son moteur tournait pour débiter des bûches de bois. J'ai récupéré les morceaux du côté de Montlouis, sans carte grise." Le moteur 4 cylindres, marqué D.F.P., indique qu'il s'agit d'un modèle construit entre 1912 (premiers moteurs D.F.P.) et 1922 (début des moteurs Altos, Cime et Sergant).

De D.F.P. — Nazelles, il ne reste aujourd'hui que des vieux murs sans vie qui n'ont sans doute jamais abrité les trois bolides engagés (sans succès) aux 24 Heures du Mans 1925 ou la voiture pilotée durant 24 heures par Colas, vainqueur du Bol d'Or 1928. A cette date l'histoire de la marque était pratiquement terminée. Une victoire accompagnait le dernier effort de D.F.P., concluant une belle page d'histoire industrielle, marquée par une présence permanente dans les courses et une bonne promotion qui avait ouvert à la marque les portes des marchés italien, espagnol, belge... et surtout anglais, grâce au dynamique sportsman Walter Owen Bentley, qui précipita la chute du constructeur en passant du rang d'importateur (D.F.P.) à celui de constructeur (Bentley).



D.F.P. en restauration chez Pierre Guéry, à Dame-Marie-les-Bois.



# **BMW 318 TDS ET MAINTENANT COMMENT LUI RESISTER ?**



**ABS, DIRECTION ASSISTÉE, AIRBAG  
(COUSSIN DE SECURITÉ GONFLABLE)...**

**148.500 <sup>F</sup>**

**St-SIMON s.a**

Concessionnaire exclusif

Avenue des Fontaines

B.P. 113 - 37551 SAINT-AVERTIN cedex

Tél. 47.27.21.21





# les constructeurs de touraine

# l'automobile en touraine

## La paire Pécard - Martin-Dumagny

Visitez la Touraine, ses châteaux et ses vignobles, la vallée de la Loire et ses berges..., Amboise et ses artistes de la mécanique ! On ne saura jamais si la pierre doit être jetée au premier d'entre eux, Léonard de Vinci, mais depuis que les hommes pensent automobile, les voix nouvelles de la mécanique ont établi un carrefour stratégique sur le site privilégié d'Amboise.

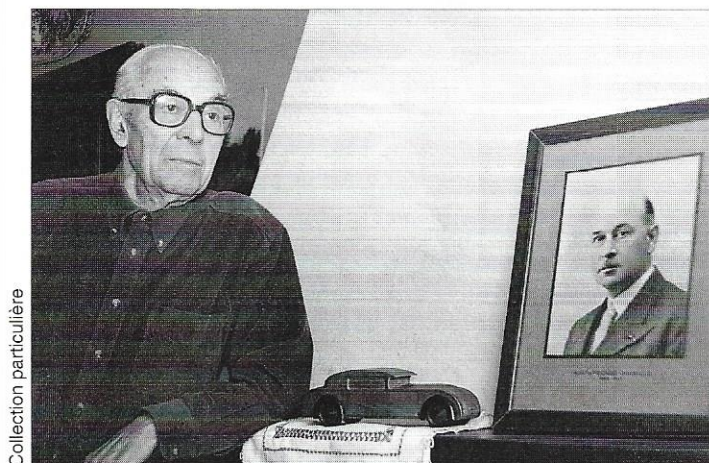
Les traces laissées par Facel sont suffisamment récentes, pour que des témoins puissent encore conter les aventures de Daninos (le frère de l'écrivain). 1964, ce n'est tout de même pas si éloigné ; par contre, on sait moins — même à Amboise et faute de témoignages — qu'avant Facel-Véga, une autre

poursuivre son apprentissage de l'entreprise à Hambourg (Allemagne) et de boucler définitivement la boucle, en 1905, chez Mabilite à Amboise.

Passionné de mécanique et d'automobile, après deux motos — la Pécard et une Barré —, Achille fils avait acquis d'occasion une superbe Alda à la fin de 1913. La parenthèse de la guerre avait encore permis de faire la connaissance de M. André Citroën, descendu chez Mabilite, à Amboise, pour acheter le brevet Pécard concernant une "machine à casser les barres d'acier pour fabriquer les obus de 75". La guerre terminée, Achille Pécard père commanda une Ford T, qui lui fut livrée en caisse, alors que son fils entreprit de faire modifier

Martin-Dumagny spécialisés dans le travail des métaux". L'activité principale en est la carrosserie automobile, pour voitures, camionnettes et camions.

Pécard d'un côté, Martin-Dumagny de l'autre, l'un travaillant pour l'autre à l'occasion et les deux poursuivant probablement leur idée de construire ensemble une carrosserie originale... Il reste aujourd'hui, sur la vitrine de Pierre Pécard, la maquette en bois d'une voiture, coach années 20/années 30, dont la réalisation sur un châssis moteur ne devait jamais aboutir. Décédé en 1957, son concepteur avait probablement éliminé ses velléités de designer depuis longtemps alors que Fernand Martin-Dumagny poursuivait inlassablement



Une précieuse maquette pour Pierre Pécard. Sans doute réalisée pour donner naissance à une vraie carrosserie, elle fut façonnée par son père, Achille, qui possédait une Alda corrigée par Martin-Dumagny, un autre carrossier d'Amboise.

marque avait choisi de s'implanter en bordure de la ligne de chemin de fer. Née durant la guerre de 1914-1918, cette idée donna au constructeur D.F.P., à Courbevoie, une seconde usine de production, quelques centaines de mètres en aval de la gare d'Amboise, sur la commune de Nazelles.

On se prend alors à penser qu'un certain Achille Pécard n'est peut-être pas totalement étranger à ces mannes économiques ; Achille, fils d'un directeur de l'entreprise Mabilite nommé Achille Pécard. Achille fils, ingénieur des Arts et Métiers d'Angers depuis 1902, concepteur d'une motocyclette Pécard, déclarée "à titre isolée" à la préfecture de Tours au début de ce siècle, en poste dans cette même ville, puis à Fourchambaud (Nièvre), avant de

l'Alda. "Je crois que les presses ne devaient pas le passionner, ce qu'il voulait c'était faire de la carrosserie", affirme Pierre Pécard, qui conserve un bon souvenir du lien qui va unir son père, l'entreprise Mabilite et un jeune carrossier de Paris. "Mon père cherchait un homme capable de préparer une voiture pour le concours d'élégance de La Baule. Il a fait passer une annonce dans un journal, et Fernand Martin-Dumagny est arrivé à Amboise, vers 1925."

A la fin des années 20, l'ingénieur Pécard a troqué l'Alda corrigée par Martin-Dumagny contre une Renault Vivastella qui bénéficiera d'un nouveau capot et d'une nouvelle calandre (par les mêmes mains expertes) et le tôlier de chez Mabilite inaugure les "Ets

ses travaux de recherches. "Je n'ai jamais vu mon père à la retraite", confie Fernand fils, avant de préciser : "Chez nous, c'était tôlerie, soudure et métaux, à ne pas confondre avec un garage de mécanique."

S'il n'était décédé en 1991, le gamin qui avait appris la chaudronnerie à l'école des chemins de fer de Tours, nous aurait régales du tour complet de ses réalisations. Car lui seul était capable de s'y retrouver entre les carters de scies, la brouette métallique, les brancards en tôle, les gazogènes durant les effets de la guerre, les remorques agraires expédiées à Madagascar, la machine à laver le linge ou la remorque de location, "prête à l'emploi", avec son étonnante hélice qui accélérerait le gonflage des montgolfières.

**CATALOGUE COULEUR - 586 MODÈLES - BON DE REDUCTION DE 20%**

MEUBLES SALONS  
CHAIRES - LITIERES - CUISINES  
Route de Laval  
37000 LA MEMBROLLE

**TURONE**

Nom .....  
N° ..... Rue .....  
C. Postal ..... Ville .....  
**RÉDUCTION 20% + CATALOGUE GRATUIT**



# les constructeurs de touraine

# l'automobile en touraine

## Bruneau et Cie : des moteurs, des motos... et des autos ?

Au soir du premier concours de l'Automobile-club de Touraine, le 21 avril 1903, le Tourangeau Paul Bruneau lança un amical défi à un représentant en motocycles et automobiles de Poitiers, sur la distance de 100 kilomètres environ, séparant Poitiers de Tours. Le constructeur de motocyclettes de la rue Victor-Hugo, à Tours, offrait en sus une marge non né-



Juin 1899 : Paul Bruneau fait de la réclame.

gligeable à son adversaire, lui allouant une avance de 10 kilomètres... L'histoire n'a pas retenu le résultat de ce curieux challenge, mais comme il était entendu dans les closes restrictives et subalternes de ce contrat, le challenge éliminait la participation des motocyclettes Bruneau, construites à Tours, et engagées dans la terrible course Paris-Madrid, fleuron sportif de l'année 1903. Le 24 mai, les deux motocyclettes Bruneau sont pointées au contrôle de Tours, celle de Tiercelin précédant largement la machine conduite par Baret. Mais à Bordeaux, là où la décision d'interrompre l'épreuve tombe sans surprise, on ne trouve plus trace des motos Bruneau.

Paul Bruneau et Cie s'était d'abord taillé une réputation solide avec la fabrication et la distribution de moteurs industriels qui firent tourner bon nombre d'entreprises de la région. Les motocyclettes qui suivirent et s'illustrèrent dans les épreuves régionales confortèrent le succès de la fabrique, qui savait ce que réclame veut dire. Ainsi, pour débiter l'année 1899, Paul Bruneau annonça par voix de presse qu'il distribuait des "motocycles et automobiles", sans toutefois préciser la marque. Fort d'un "plein succès dans la course de 50 km" disputée sur la distance Vouvray-Veuves-Vouvray, à la fin du mois d'avril, Paul Bruneau, vainqueur aux commandes d'un tricycle à pétrole Bruneau de 1 3/4 H P, décide d'étoffer ses activités. Avec l'aide d'un associé, M. Ebuché, "le fabricant de cycles et motocycles bien connu" agrandit ses magasins et atelier pour proposer à sa clientèle, dès octobre 1899, "un assortiment complet de bicyclettes et tricycles, quadricycle à pétrole ainsi que des voitures et voiturettes", sans préciser où se situe la frontière entre les fabrications Bruneau et les autres !

Après l'étrange publicité des frères Quentin, constructeurs de voitures sans

chevaux avec moteur à gaz de pétrole, c'est le premier document commercial qui avance le nom de voitures ou voiturettes à vendre, sur la place de Tours. Jamais Delahaye n'a semble-t-il suivi cette démarche qui aurait pu asseoir sa notoriété en Touraine.

L'entreprise P. Bruneau et Cie va poursuivre avec bonheur la fabrication des motocyclettes, jusqu'en 1903, puisqu'un mois avant la course Paris-Madrid, une machine construite à Tours remportait sa catégorie lors du concours de tourisme de l'A.-C. Touraine... Dans les commentaires qui ont suivi ce concours, on note encore que la voiture n° 9, accidentée dans une descente, près d'Autrèche, au

cours de la seconde journée, était de marque Bruneau. La veille, cette voiture Bruneau avait terminé le concours de consommation de carburant en cinquième position, avec 16 litres consommés... contre 3, 230 litres à la moto Bruneau.

L'année suivante, les motos Bruneau s'assuraient encore deux gros succès, d'abord dans la course Paris-Bordeaux-Paris, avec les deux pilotes officiels Foulon et Baret, puis dans le concours de l'A.-C. Touraine que dominait encore la marque Bruneau, dans la catégorie des motocycles. Mais jamais plus la presse locale et la publicité du constructeur ne firent état de résultats obtenus aux commandes de véhicules à quatre roues !

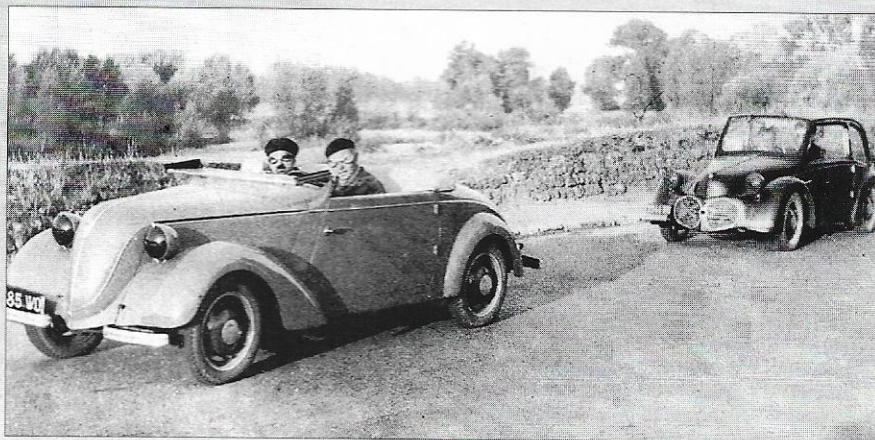
### Moteurs électriques

*Le record du monde est battu et le constructeur Louis Krieger peut savourer son authentique exploit à Châtellerault. Sans doute n'en attendait-il pas autant et avait-il programmé la fin du chemin quelque part en Indre-et-Loire, le plus loin possible au sud de Tours. Le record qui vient de tomber affiche 307 kilomètres parcourus, en 15 heures et 15 minutes ; il a été battu, en 1901, grâce à 1.200 kg de batteries d'accumulateurs fabriquées spécialement par Fulmen. Krieger, aux commandes d'une voiture de sa conception, devient donc le recordman du monde de distance pour les voitures électriques. Notons que ces dernières détenaient également le record du monde de vitesse avec la "Jamais contente", qui a atteint 105, 9 km/h, dès 1899, aux mains du Belge Camille Jenatton.*

Quarante ans plus tard, l'ingénieur Jean-Albert Grégoire entreprenait de démontrer que l'avenir, dans les villes, était aux voitures électriques. Une nouvelle tentative de record "du monde", alliant distance parcourue, vitesse du véhicule et poids des batteries embarquées, eut donc lieu en direction des

bords de Loire, dont Grégoire et ses amis conservaient un souvenir mémorable depuis une escapade fortuite dans les vignes au retour d'une course automobile (qui pourrait être, la course de côte de la Tranchée ou de l'Alouette). Le 11 septembre 1942, en plein conflit mondial, Grégoire prend le volant du prototype C.G.E. Tudor et gagne scientifiquement la Touraine. Au pont de Pierre, à l'entrée de la ville, il a gagné son pari ; s'il pousse un peu plus en avant, sur les berges, en direction de Saumur, c'est pour atteindre la distance de 250 kilomètres parcourus au compteur.

L'équipe Grégoire a bien en tête l'exploit de 1901, mais l'ingénieur décide de ne pas suivre la route de Châtellerault... On ne saura jamais jusqu'où pouvait aller la voiture C.G.E. Tudor, mais elle pouvait très largement dépasser Tours, tant il restait de quoi rouler dans les accumulateurs. Ce soir-là, J.-A. Grégoire, le père des Tracta et l'inventeur de la traction avant, mit donc la barre à 250 kilomètres couverts, à la moyenne de 42,3 km/h, avec 720 kg de batteries élaborées chez le spécialiste Tudor.



250 kilomètres, à 42,3 km/h, avec 720 kg de batteries



## Elie, Charles et Ferdinand : Montier et fier de l'être

Au chapitre des belles histoires, industrielle, commerciale et sportive, celle de la famille Montier mérite un écrin pour longue conservation. D'abord parce que son origine automobile est puisée à une source qui a jailli il y a plus de cent ans, à l'image de celle qui fit rapidement la gloire de Delahaye (sauf qu'Élie Montier, charbon, affolait les populations de Richelieu quand l'ingénieur Émile Delahaye ravissait la bonne société tourangelle), ensuite pour cause de passion inaltérable.

De sa campagne d'Italie, pour la France et avec Garibaldi (1870-71), le soldat appelé Élie Montier ramena une belle Napolitaine dont le physique et les manières

de chevaux et s'animerait sans aide extérieure, grâce à une chaudière à vapeur. Forgeron expérimenté, doublé d'une bonne expérience acquise à Montreuil, en périphérie de Paris, dans l'entretien et la réparation des machines à vapeur, "Montier-ferre-Ouailles" démarra la construction d'un volumineux châssis qui passa ensuite chez un menuisier du pays avant de recevoir le poumon qui allait assurer un fonctionnement sans efforts. Trois ans d'étroite collaboration avec son fils, Charles, avant de présenter le bel ouvrage terminé.

Quand la voiture à vapeur Montier démarre, de la place des Religieuses, pour

les enfants... tout le monde est parti à Montreuil." Il n'est pas certain des conditions du voyage, mais il semble qu'il ait pu sauver la voiture : "Ils auraient donc pu faire la route avec..." Eugénie, l'épouse de Ferdinand ajoute encore que la vie était devenue insupportable à cause de cette méchante machine : "Les commerçants ne voulaient plus rien leur vendre. Ils ne pouvaient même plus manger".

A Montreuil, chez Pinel, croit se rappeler le dernier des Montier, jusqu'en 1900, son père et son grand-père auraient encore construit quelques voitures, mais le véritable mariage de Charles Montier avec l'automobile à moteur date du tout



Collection particulière

*Une vraie gueule de pionnier ! Charles Montier, au volant d'une Montier spéciale (probablement du millésime 1930). Un aventurier digne de son père, avec lequel, en 1895 à Richelieu, il avait fait vomir des panaches de fumée à une machine à vapeur de son invention.*

devaient trancher dans la cité du Cardinal. Elle lui donna, en 1879, un fils qui allait suivre les traces du père, puis transmettre le virus à la troisième génération de Montier. Élie, Charles et Ferdinand n'eurent jamais de cesse d'inventer et d'améliorer... entre les guerres de 1870 et 39-45 !

Au cours de l'année 1892, Élie Montier entreprend le grand œuvre de sa vie : une voiture automobile qui se passerait

fêter le 14-Juillet 1895, c'est "un grand malheur" qui se met en marche. Apeurée par l'étrange machine à feu qui vomit des panaches de fumée et des escarbilles tout en progressant sur les pavés richelais, la population en colère renvoie la famille Montier dans sa forge. Agé aujourd'hui de 90 ans, Ferdinand Montier rappelle la cruelle expérience vécue par son père : "Toute la famille a dû quitter Richelieu. Les parents, la grand-mère,

début du siècle : "C'est chez Darracq, à Puteaux, que mon père a appris l'automobile et la course." Ferdinand Montier a gardé en mémoire le souvenir de P'tit Louis Wagner et Hémerly, les champions de la marque qui gagnaient aussi des courses en Amérique et battaient des records du monde de vitesse sur des Darracq...

Place Michelet, à Tours, Montier II créa un garage, vers 1910. Il distribue-



# les constructeurs de touraine

ra d'abord les voitures de la marque Siva, puis entreprendra en 1912 une longue et fructueuse association avec Ford qui le conduira, après la guerre, à la concession de la rue Pierre-Charron, face à l'Arc de Triomphe. A sa gauche, le constructeur Voisin fait le coin de rue avec les Champs-Élysées... Charles Montier ne se contente pas de vendre des voitures ; dès 1914 il avait compris qu'une présence en course (Meeting de Pentecôte de Tours) était la meilleure des publicités. A Paris, le Richelais va donc proposer des Ford type A transformées et surbaissées, puis la fameuse Montier Spéciale : "La voiture de course. C'était sa publicité pour les voitures surbaissées."

Un désaccord persistant avec le constructeur américain et une bonne dose de jalousies conduiront Charles Montier à rendre son tablier. En 1935, recyclés dans l'exploitation d'une compagnie de taxis — Renault —, les Montier II et III passent une dernière fois sous le drapeau à damier.... Selon Ferdinand, il y aurait eu huit Montier de compétition : le modèle T de 1920, puis la Ford A engagée au Mans en 1923, un autre modèle T (deux places) réalisé en 1924, les deux monoplaces, Type A, de 1927 et les deux dernières Montier Spéciales, engagées à partir de 1930. Elles hériteront en fin de carrière des moteurs 8 cylindres (deux fois 4 cylindres en ligne puis V 8).

"On n'a rien gardé", explique aujourd'hui Montier III. Tout a disparu, sauf quelques trophées, des photos jaunies et des tonnes de souvenirs. Tant pis si les organisateurs du G.P. de 1923 n'ont pas



A Richelieu, les Montier vivent dans le souvenir. Le 14 juillet prochain, un siècle tout juste après "l'exploit" de son grand-père, Ferdinand (90 ans) ne manquera pas, une fois encore, de se remémorer un siècle de vie automobile.

voulu que Montier participe, à domicile, à la course de tourisme du circuit de Tours ; Montier prendra sa revanche aux premières 24 Heures du Mans (à la 14<sup>e</sup> place). Avec son beau-frère, Albert Ouriou, Charles Montier aura moins de réussite en 1924 et 1925. Aussi va-t-il délaissier l'endurance pour se consacrer à la vitesse. En 1927, Ferdinand Montier vient épauler son père : "A Monthéry, dans la Coupe de la Commission sportive, à 20 ans. Il y avait quinze jours que j'étais revenu du régiment, au Maroc." Classés 9<sup>e</sup> et 10<sup>e</sup>, les incorrigibles Montier père et fils vont écumer pendant neuf ans les circuits de France, poussant hors des frontières.

# l'automobile en touraine

Le premier souvenir, religieusement conservé à Richelieu, date du Mans 1923 ; il côtoie les trophées remportés au Grand Prix de Belgique (1930 — 6<sup>e</sup> et 1931 — 7<sup>e</sup>) et lors de l'expédition espagnole à San Sebastian... Jamais une grande victoire internationale pour les amateurs face aux professionnels de la course, mais une deuxième place derrière la Delage de Wagner, au Grand Prix de La Baule 1926 et une vie intense aux côtés des plus grands champions, de Nuvolari à Wimille, de Chiron à Birkin, de Varzi à Dreyfus.

Depuis sa retraite richelaise, Ferdinand Montier ne semble pas avoir perdu un poil de mémoire. Cet étonnant personnage, qui termina dans l'expertise après une carrière dans les ateliers et sur la piste, avoue que son meilleur souvenir prit finalement l'allure d'une queue de poisson : "Ce devait être en 1930, au Grand Prix de Belgique. J'étais 4<sup>e</sup> derrière Chiron, Divo et Bouriat, les trois pilotes de l'équipe officielle Bugatti. J'ai eu la guigne dans le dernier tour, une soupape d'échappement a cassé..."

En 1935, cinq ans après son père, Ferdinand Montier a définitivement raccroché son serre-tête et sa combinaison : "C'était devenu trop cher, on ne pouvait plus rien contre les usines." Il fut à deux doigts de remettre ça : "Mais ça ne me disait plus rien." Au début des années 50, c'est une relation de travail, dans une concession Ford à Paris, qui lui en fit la proposition. Il s'appelait Pierre Levegh et fut à l'origine de la catastrophe du Mans, en 1955.

## Crespelle : ingénieur, constructeur et équipementier

Marié à une Tourangelle, en 1898, Fernand Crespelle avait, depuis le siècle dernier, tant d'affinités avec les bords de la Loire qu'il finit par élire domicile à Saint-Cyr-sur-Loire, sans doute vers 1934... La première aventure Crespelle était terminée, une autre prenait le relais. De cette dernière, il reste malheureusement peu de traces, la plupart des témoignages étant restés dans les décombres de la maison de la rue Fleurie, à Saint-Cyr, bombardée par les Anglais en 1944. A près de 70 ans, Fernand Crespelle fit partie des victimes. Son petit-fils, Jean-Pierre Crespelle, actuellement en poste à Genève, compile des documents et réunit des bribes d'informations en espérant un jour reconstituer l'immense puzzle que constituent l'œuvre et la carrière de son grand-père.

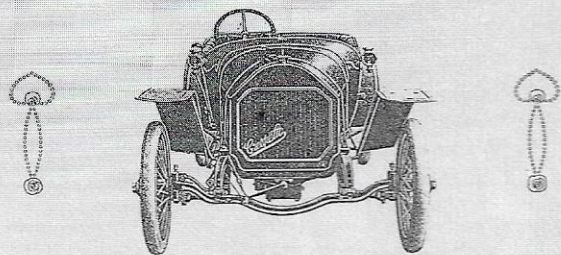
Constructeur, avenue Daumesnil, à Paris, des voitures Crespelle depuis 1906, Fernand Crespelle n'hésite pas à assurer lui-même la promotion de ses voitures par le biais inévitable de la compétition. De course de côte en circuit, on le verra ainsi à Boulogne (2e), puis au Mans (3e) en 1912, et "chez lui", tout près de Saint-Cyr, dans la côte de la Tranchée, en 1913 et 1914. Cet ingénieur au talent reconnu, a

su imposer ses petites voitures dont nul ne peut nier les performances sportives. A la veille de la déclaration de guerre de 1914, il distribue cinq modèles (à transmission à cardan), de 7 HP à 18 HP, dont la vitesse s'étend sur une plage de 50 à 100 km/h.

Au catalogue de 1921, Crespelle affiche sans conviction trois modèles (10, 12 et 14 HP). Particulièrement défavorable, la conjoncture va le conduire sur une autre voie : durant six mois, il sera chef du service sportif de Citroën (document signé le 27 juillet 1922 par André Citroën à l'appui), avant de recoller à son travail de technicien. Pour la préparation et l'amélioration des moteurs, Crespelle était une marque de confiance, qui fabriquait (ou sous-traitait) des culasses en priorité, mais également des arbres à cames, des collecteurs et toutes les

pièces susceptibles d'améliorer le rendement de la mécanique. Sur le tard, l'ingénieur Crespelle mit également ses services à la disposition de l'expertise automobile. Une vocation reprise par son fils, à Saint-Cyr, jusqu'à l'irréparable accident de la circulation dont fut victime ce dernier, en 1978.

## AUTOMOBILES F. CREPPELLE



23 et 25, Avenue Daumesnil, PARIS (12)  
TÉLÉPHONE 953-26



# les constructeurs de touraine

# l'automobile en touraine

## Mirbeau recrute vers Amboise

Premier grand champion automobile français, l'Angevin Fernand Charron n'était pas à court d'idées, dès lors qu'il lui fallait assurer la promotion des véhicules qui prenaient corps dans son usine de Paris, sous l'appellation C.G.V. Soit Charron, Girardot et Voigt, tous anciens coureurs, passés avec un bonheur inégal du cyclisme à la compétition automobile avant de devenir constructeurs.

De la C.G.V., Octave Mirbeau a fait un livre. L'auteur à succès (celui de la pièce "Les affaires sont les affaires", au théâtre) peut vivre en sillonnant l'Europe à la recherche d'idées nouvelles. Charron, assuré de l'effet (commercial) recherché, offre à l'écrivain le voyage de sa vie... La 628-E8 est à sa disposition. Avec cette immatriculation très parisienne, Octave Mirbeau va d'abord se mettre en quête d'un chauffeur, comme il se doit exceptionnel... Démarrage à la manivelle ; nous sommes au tout début du siècle.

"Il revenait d'Amérique, un peu désillusionné, quand je le rencontrai, lui cherchant une voiture, moi un mécanicien. Au cours de nos pourparlers, je lui demandai son opinion sur l'Amérique. Rien d'épatant monsieur, me répondit-il. L'Amérique ? tenez... c'est Aubervilliers... en grand ! L'observation était sans doute un peu cour-

te. Elle m'amusa. J'engageai Brossette."

Charles-Louis-Eugène Brossette a le génie de la mécanique. Il est né non loin d'Amboise, dans un village où son père exerçait le métier de maréchal-ferrant. "En même temps que le goût des chevaux, il a pris le goût de la mécanique, les deux choses qui ont fait sa vie." Brossette est omniprésent dans le livre : "J'eus d'abord de la peine à m'habituer à lui. Et puis je m'y habituai comme à un vice... Brossette lit "l'Auto" et "la Libre Parole"... Il croit dur comme fer à la trahison de Dreyfus... Son père, un des plus parfaits ivrognes de la région, étant mort, le jeune Charles, le service militaire terminé, était entré comme charretier dans une grande ferme, puis comme cocher chez des bourgeois riches."

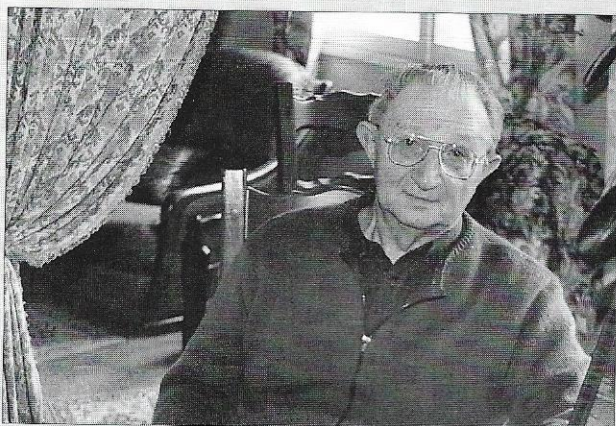
"Il a des économies, car contrairement aux lois de l'hérédité, il est sobre et même un peu avare (...) Intelligent et adroit, ce lourdeau de province en remontre bien vite aux lascars parisiens les plus délurés. Il va d'usine en usine, de garage en garage, se familiarise avec tous les types de voiture, conduit des cocottes, des boursiers, des ducs, fait des voyages, prend part à des enlèvements de jeunes filles et à des épreuves de tourisme."

Finalement, Mirbeau l'admire, son chauffeur. Si ce n'était "sa tenue lâchée, ses vêtements sales et fripés" et les discussions qui s'engagent pour les fuites de motricité qui coule du réservoir et qu'on ne peut arriver à boucher depuis trois ans, il adresserait une pointe de jalousie à cet excellent compagnon de route : "Gai, débrouillard, attentif sans servilité et hormis les légères fantaisies de comptabilité, très fidèle... A l'office, il n'y en a que pour lui, la cuisinière l'adore et la femme de chambre en est folle ; tout cela ne va pas sans de terribles scènes de jalousie."

Dans le long portrait qu'il dédicace à son compagnon de voyage, Octave Mirbeau cite encore l'étrange voyage que lui imposa le chauffeur, entre Lyon et Paris, filant plein ouest, vers l'Atlantique... Un crochet par la Touraine, pour glisser deux louis dans la main de sa vieille mère, 77 ans, mise dans une paisible maison, à dix minutes d'Amboise. Le patelin n'a pas changé.

"Ému et glorieux, il se dressait, se carrait dans l'automobile (...) il reconnaissait les maisons, appelait les gens... Voilà la forge du père ; maintenant c'est un café. A Tivoli, oui, c'est là qu'elle était..." Brave Brossette !... écrivit l'auteur, au bas du chapitre.

### Bertrand : au nom du père



Pierre Bertrand aura 80 ans en juillet. Dont cinquante dans l'aviation. A 70 ans, il a définitivement posé ses outils. Après vingt-sept années passées au service des avions militaires, une carrière civile à Sorigny, de 1962 à 1980 et pour conclure, cinq années à titre de bénévole pour le compte de l'aéro-club. La mécanique, Pierre Bertrand l'avait approchée dans l'atelier de son père, de 1931 à 1935 (date de son devancement d'appel pour cause d'engagement dans la mécanique des moteurs d'avions) ; excellente école d'apprentissage, chez un constructeur dont la renommée avait franchi les Pyrénées.

A Poitiers, entre 1919 et la fin des années 20, Ernest Bertrand construi-

sait des cyclecars que l'industrie espagnole souhaita fabriquer sous licence, mais officiellement, la marque Otie ne vit jamais le jour. Bertrand quitta Poitiers et ses voitures légères pour Châtellerauld, où il entama une nouvelle carrière dans la préparation et l'amélioration des moteurs, principalement des motos. Retiré à Tours-nord, Pierre Bertrand ne vit plus que de souvenirs, couchés sur des vieux documents ou des photographies. Il a ainsi conservé le souvenir d'une Bertrand au départ d'une course de côte et une carte postale immortalisant la réalisation de son père. Mais de voiture Bertrand, il n'a pas conservé la moindre trace. Il doute même qu'il en existe encore une en France.

**CATALOGUE COULEUR - 586 MODÈLES - BON DE REDUCTION DE 20 %**

MEUBLES SALONS  
CHAISES - LITERIES - CUISINES

Route de Laval  
37000 LA MEMBROLLE

# TURONE

Nom .....

N° ..... Rue .....

C. Postal ..... Ville .....

**RÉDUCTION 20 % + CATALOGUE GRATUIT**



# les constructeurs de touraine

# l'automobile en touraine

## Les carrossiers, au temps du cousu main

Roger Gaillard a rendu son tablier en 1982. Âgé de 72 ans, il tirait définitivement le trait sur une carrière passée au service de l'automobile. Un parcours qui l'a conduit de la carrosserie à l'agent de marque (dont Bugatti) en passant par la tôlerie. Quand il a découvert le métier que pratiquait son père, on parlait encore de carrosserie et de sellerie ; quand lui-même est arrivé dans l'entreprise, en 1930, c'était la fin du métier... : le carrossier était devenu tôlier.

Ernest Gaillard avait appris l'art de marteler la tôle en Saumurois, où le décès de son patron l'avait amené à prendre la direction de l'entreprise. C'est en 1910 qu'il s'installa à Tours, rue Royale (actuelle rue Nationale) ; juste au coin inférieur de la rue de la Préfecture, il reprit la carrosserie Lépingle. Avant le début de la guerre de 1914, il avait émigré rue Georges-Sand, là où son fils s'investira à son tour. Arrivé sur le tard dans une entreprise qui changeait d'orientation, Roger Gaillard n'a pas conservé beaucoup de souvenirs concrets de cette

époque. Par contre, il se souvient fort bien du noble métier : "Il faut dire qu'à cette époque, la carrosserie coûtait très cher par rapport à une voiture de série et que la réalisation était longue. Le carrossier faisait également la sellerie et il pouvait garder la voiture pendant six mois..."

Bernin, le plus ancien, Gaillard et Voisin étaient les entreprises tourangelles les plus réputées, au début de ce siècle, mais la carrosserie traditionnelle, dominée par les principes mis en application par Citroën, dès 1919, ne faisait plus recette. Allez donc mettre en parallèle un élément en tôle, prépeint, pièce d'origine mal définie et les résultats du concours d'élégance qui avait pour cadre le parc de Grandmont, à la Pentecôte 1914. Au palmarès, où se côtoyaient Parisiens huppés et bonnes entreprises régionales, on relevait deux premiers prix pour la Delage carrossée par Bernin en Torpédo 4 places et la Bébé Peugeot du docteur Barnsby, carrossée par Gaillard ; pour cette même entreprise une médaille d'argent récompensa un coupé Delahaye.

Seules quelques grandes griffes résistèrent ; à Paris le plus souvent. Ainsi Gaillard devint-il agent Bugatti et Talbot, au milieu des années 30. Des belles pages professionnelles qu'il tourne encore de temps en temps et le triste souvenir de magnifiques automobiles, réquisitionnées par les Allemands, qu'il dut mener la mort dans l'âme au parc de Grandmont : "Parmi elles, je me souviens de quatre voitures presque neuves, qui appartenaient à nos clients. Il y avait une Bugatti Type 57, deux cabriolets Talbot et une Studebaker." Vaincu durant l'entre-deux-guerres, le cousu main n'est plus de ce monde. Ou alors pour permettre à une belle d'antan de renouer avec sa beauté d'origine, Roger Gaillard se souvenant avoir dirigé la mise en carrosserie d'une grosse Panhard. Ce devait être vers 1931 ; et ce fût la seule carrosserie signée R. Gaillard, carrossier à Tours. Plus de carrosseries, plus de carrossiers ? Que non : "Il y a encore de bons tôliers qui méritent le nom de carrossier, mais la profession a vraiment trop changé, on ne peut plus rien comparer."

### "Tourangeau, l'ami des filles"

N'allez pas croire que la tradition a disparu totalement du paysage. Il reste en effet, ici ou là, quelques artistes capables de redonner une âme au plus infâme tas de rouille. Compagnon du Devoir du Tour de France, formé à l'école de l'équerre et du compas, chargé de transmettre le savoir ("des mains et de la tête... il fallait surtout savoir dessiner"), Camille Brisset a fini par ranger ses outils. D'abord charbon, il comprit vite qu'il devait se tourner vers la carrosserie automobile, un métier où il débuta en 1947 avant de prendre le départ de son tour de France.

De Lyon, où il apprit le dessin, à Marseille, Montpellier, Toulouse, Bordeaux et Paris, "Tourangeau, l'ami des filles" a peaufiné son savoir chez les carrossiers Letourneur et

Marchand (1950-1955), puis chez Chapron (jusqu'à 1958), avant de rentrer à Notre-Dame-d'Oé. Le travail de carrosserie avait pris une autre dimension. Il se souvient des entreprises parisiennes qui travaillaient en sous-traitance pour les constructeurs, l'ouvrier transformant les gabarits de tôle qui, ensuite, donnaient naissance à la pièce emboutie en série.

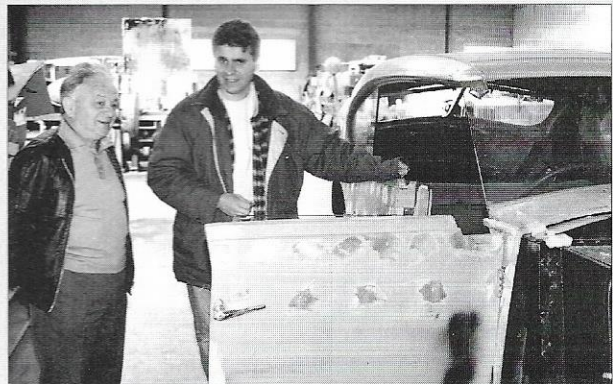
Plus exaltant, Camille Brisset a gardé le souvenir des voitures du président Coty, sur une base Citroën : "Deux exemplaires terminés qui seront ensuite attribués à De Gaulle. Avec une configuration route et une autre pour les parades. La différence était dans le siège arrière." Et quand "Tourangeau l'ami des filles" rencontre "Vendéen le bon cœur", ils se saluent en bons compagnons : "Bon-

jour pays !" et se racontent des histoires de carrosserie, du temps d'avant les tôliers et les chaudronniers. Des belles histoires qui font encore rêver Camille quand, dans l'atelier de Dominique Tessier, son cadet de trente-cinq ans, il remet le doigt sur son passé et admire une aile de Delahaye, jadis formée chez Labourdette pour une carrosserie dite "Vue totale" de 1935. "Quatre-vingts heures de travail", lâche le patron, installé à Chambray-les-Tours depuis dix ans, diplômé compagnon trois ans plus tôt, en charge, dans son entreprise, d'un "aspirant". A découvrir l'atelier de restauration du jeune compagnon tourangeau et à admirer le travail à l'ancienne, on ne doute plus de la relève. Pas mort, le vrai métier de carrossier !



**REPARATION • RESTAURATION**  
horloges • pendules • carillons • montres mécaniques  
devis gratuit sur demande

**J.P. COUDRAY**  
artisan horloger, de père en fils  
Galerie marchande « LES ARCADES »  
37800 SAINTE-MAURE-DE-TOURNAINE  
Tél. 47.65.42.02



Quand "Tourangeau l'ami des filles" rencontre "Vendéen le bon cœur", ou Camille Brisset, compagnon retraité, en visite chez Dominique Tessier, au côté d'une Delahaye Labourdette.