

Histoire de l'automobile / par Pierre Souvestre

Souvestre, Pierre (1874-1914). Histoire de l'automobile / par Pierre Souvestre. 1907.

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'oeuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF. Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :

- La réutilisation non commerciale de ces contenus est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source.

- La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service.

[CLIQUER ICI POUR ACCÉDER AUX TARIFS ET À LA LICENCE](#)

2/ Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

3/ Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

- des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.

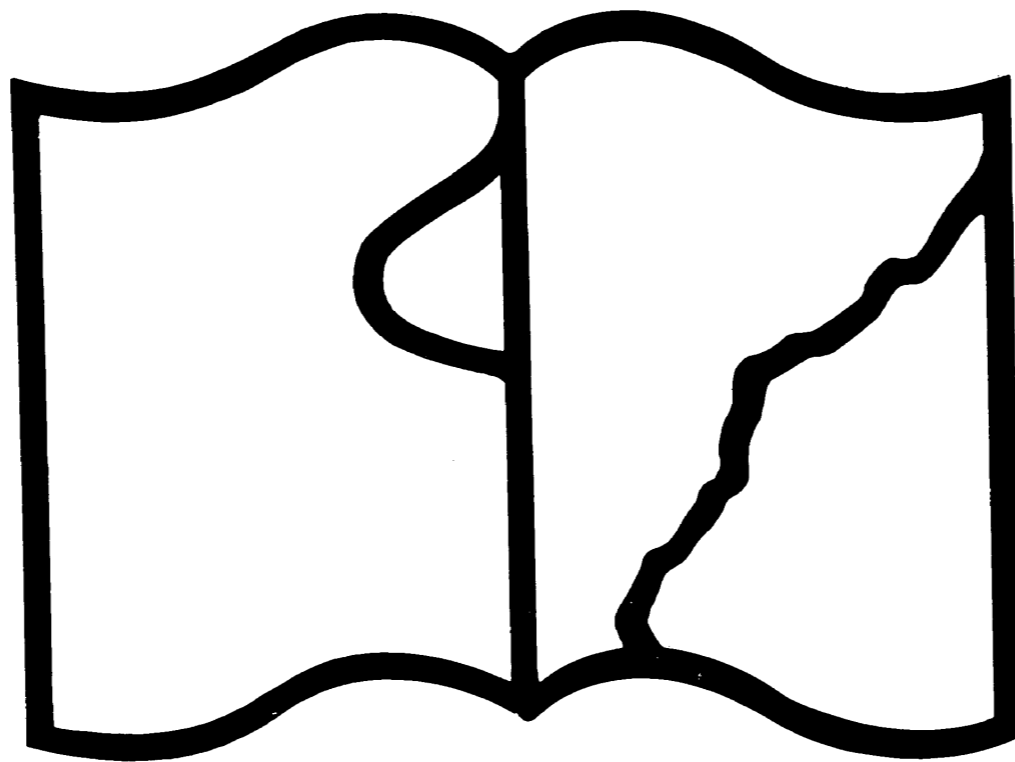
- des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr / Bibliothèque municipale de ... (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

4/ Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

5/ Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

6/ L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

7/ Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter utilisationcommerciale@bnf.fr.



Texte détérioré — reliure défectueuse

NF Z 43-120-11

Cours de la Couronne

Pierre SOUVESTRE

HISTOIRE

de L'AUTOMOBILE

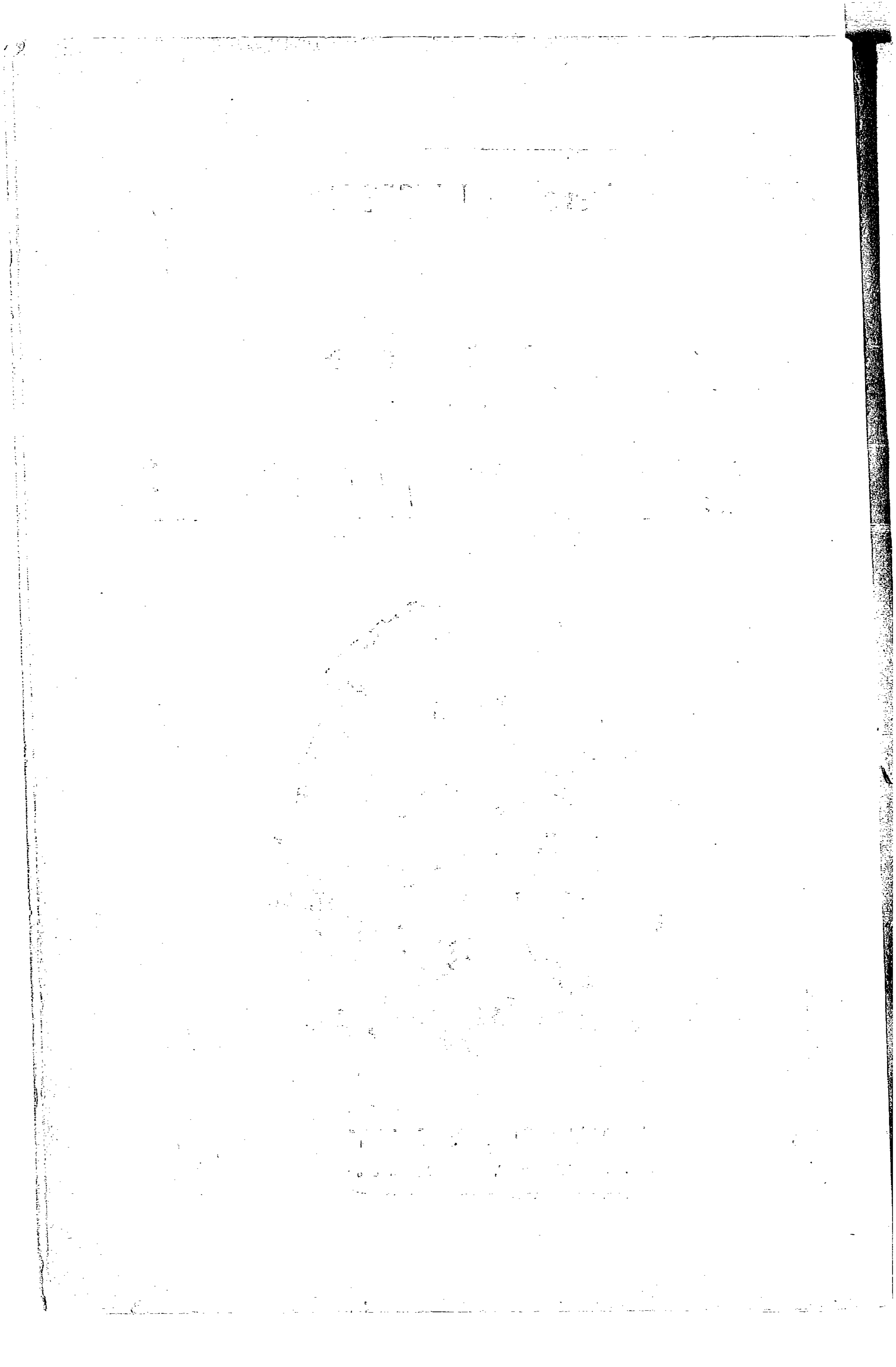


833



H. DUNOD et E. PINAT

ÉDITEURS, PARIS



Histoire de l'Automobile



833

4° V
6288

PARIS

IMPRIMERIE DE J. DUMOULIN

5, RUE DES GRANDS-AUGUSTINS, 5

Histoire

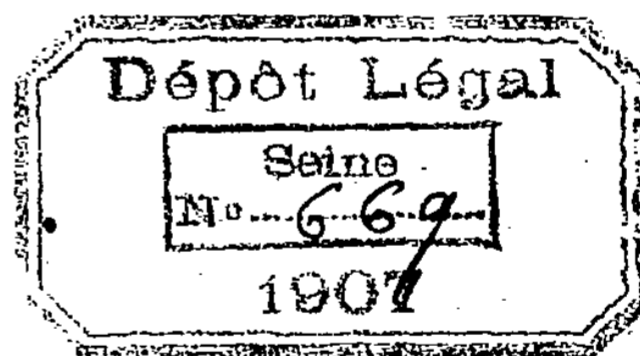
de

L'Automobile



par

PIERRE SOUVESTRE



PARIS (VI^e)

H. DUNOD et E. PINAT, Éditeurs

49, QUAI DES GRANDS-AUGUSTINS, 49

1907



PREMIÈRE PARTIE

Prophètes et Précurseurs

Salomon de Caus. — Newton. — Cugnot

CHAPITRE PREMIER

Les Prophètes

Prophétie de Roger Bacon. — Les plans de Léonard de Vinci. — Girolamo Cardano. — Salomon de Caus et « les Raisons des forces mouvantes ». — Les premières machines à transmission de force. — Voiture décrite par Ozanam. — Chars à voiles. — Véhicules à ressorts. — Le carrosse de Jean Thésou. — La vapeur et l'Italien Branca. — Le premier moteur à explosions. — Huygens. — Denis Papin. — Le « joujou » de Newton. — Vaucanson. — La machine Peliaux... — ...Et Watt, lui-même! — Les bienfaiteurs de l'automobilisme.

Prophétie de Roger Bacon

On ne saurait entreprendre l'Histoire de la locomotion mécanique sans attirer, dès la première ligne, l'attention du lecteur sur la classique et célèbre envolée prophétique du moine anglais Roger Bacon, le « Docteur admirable », telle qu'il l'exprima dans sa lettre intitulée : *Epistola Frat. Rogerii Baconis de secretis operibus artis et naturæ et de nullitate magiæ*, publiée à Hambourg vers 1618 (c'est-à-dire longtemps après la mort de son auteur, qui remonte comme on sait à 1294).

Le grand représentant de la science expérimentale du moyen âge, auquel on attribue l'invention de la poudre à canon, affirmait ceci :

On pourra un jour construire des chars qui se mettront et se tiendront en mouvement sans emploi de la force impulsive ou la traction d'un cheval ni d'aucun animal.

Lapidaire propos, en vérité ; peut-être inspiré par les textes des Livres saints¹, ou les récits légendaires relatifs aux engins mystérieux et de redoutable puissance dont se servaient, assure-t-on, les Égyptiens pour transporter leurs guerriers sans l'aide des animaux ; peut-être suscité par

1. Les Livres saints, assure M. Albert Shattuck, avaient prédit la naissance de l'industrie automobile, les courses de vitesse, et même les phares à acétylène. Et il cite, à l'appui de son dire, le verset 4 du chapitre xi de la prophétie de Nathum, qui dit en propres termes : « Les chariots feront rage sur la route. Ils se déferont, se dépasseront l'un l'autre. Ils brilleront comme des torches. Ils courront comme des éclairs. »

l'auto-suggestion de l'ambiance, car l'idée hantait alors tous les esprits chercheurs.

Le Dante écrira bientôt à la porte de son Enfer

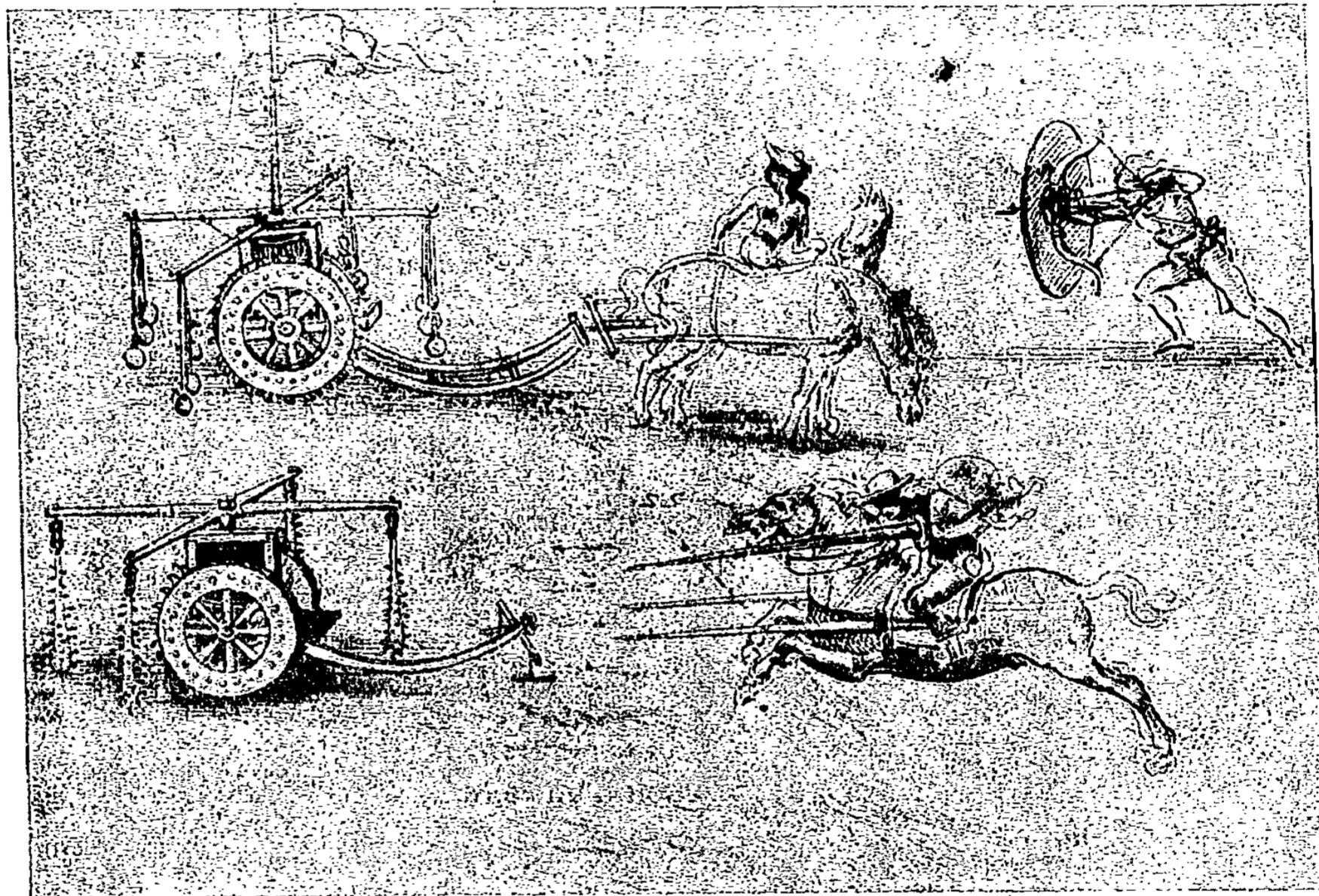
Lasciate ogni speranza.

Les paroles de Roger Bacon, par une juste opposition, gravées à l'entrée du jardin immense de la Science ne signifient-elles point à leur tour :

Ayez ici toutes les espérances !

Les plans de Léonard de Vinci. — Girolamo Cardano

Léonard de Vinci, le célèbre artiste de l'école florentine, « qui fut aussi



PROJET DE MACHINE DE GUERRE

(Croquis de Léonard de Vinci)

sculpteur, architecte, physicien, ingénieur, écrivain, musicien et se distingua dans toutes ces branches de l'art ou de la science », exécuta quelques plans rudimentaires de voitures sans chevaux, tandis qu'au fond de l'Asie, des savants Perses étudiaient ce même problème de la locomotion mécanique.

Ouvrons aussi ce curieux ouvrage intitulé *le Triomphe de Maximilien I^{er}*. Il contient de fort belles estampes que l'on attribua longtemps à Albert Dürer, mais qui sont en réalité de son élève et continuateur Hans Buegman. Exécutées d'abord en miniatures sur parchemin, puis sur planches en bois, et jugées les plus brillantes de l'art de la gravure, ces estampes représentent des chars étranges mus par des ressorts, des vis sans fin, affectant des formes d'animaux apocalyptiques... et nous sommes en 1520!

D'autre part, avec le seizième siècle, est né ce génie bizarre dont l'existence aventureuse fut une succession d'étapes désordonnées : Girolamo Cardano qui devait au cours de ses recherches, découvrir le fameux joint « cardan »!

Salomon de Caus et « les Raisons des forces mouvantes »

Mais, notre grand Salomon de Caus, auquel on doit la découverte des propriétés de la vapeur, en tant que force motrice, est sans doute le premier qui ait entrevu la nature exacte de l'élément qui propulsera les véhicules sans chevaux.

Il faut lire, dans *les Raisons des forces mouvantes*¹, cette naïve et curieuse préface qui sera le programme universel des sciences à venir dans leur principe comme dans leur application!

ÉPISTRE

AU BENING LECTEUR

Ou l'auteur monstre ce que c'est que machine et les premiers inuenteurs d'icelles, ensemble l'utilité que lon peut tirer de ce présent liure

Bening Lecteur, ayant à ce present liure à traiter une diuersité de machines, il ne sera mal a propos de monstre ce que signifie ce mot et les premiers inventeurs d'icelles, et aussi l'utilité que lon en peut tirer, premièrement ce mot de machine comme dit

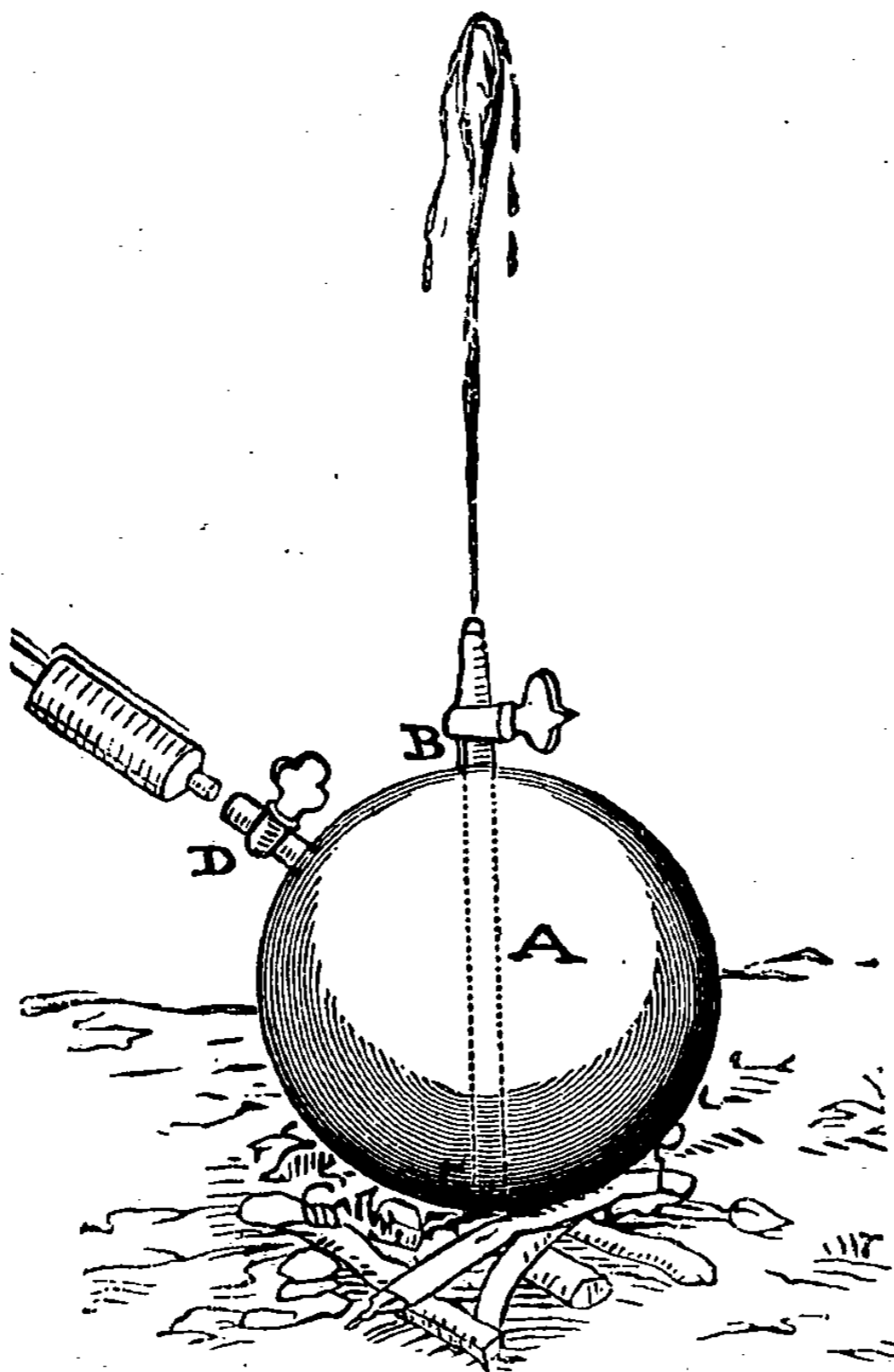
1.

LES RAISONS
DES FORCES MOVVANTES
Auec diuerses machines
Tant utiles que plaisantes
Aus quelles sont adioints
plusieurs desseings de grottes
et fontaines
Par
Salomon de Caus
Ingénieur et architecte de son
Altesse Palatine Electorale
A Francfort en la boutique de Jan Norton
1615

Vitruve signifie un assemblage et ferme conionction de charpenterie, ou autre matériel ayant force et mouuement soit de soy mesme ou par quelque moyen que ce soit et y en a de trois genres : l'une appelée des Grecs acrobactique et est celle qui sert à monter toutes sortes de fardeaux en haut dont se servent les charpentiers et massons et mesmement les marchands à tirer toutes sortes de marchandises hors des nauires, le second genre est dit pneumatique, lequel acquiert mouuement par leau et l'air dont il y a diuerses

machines, seruantes à la décoration de grottes et fontaines, le troisieme est dit des grecs banauson qui sert à esleuer tirer et porter de lieu à autre toutes sortes de fardeaux et mesmement a seruir de force a faire plusieurs choses à nous difficiles sans cest aide, comme moulins à vent et a eau, pompes, pressoirs à vis, orologes, balances, soufflets à forgerons et plusieurs autres choses desquelles il seroit fort difficile de se passer.

Les premières machines à transmission de force



APPAREIL A ÉLEVER L'EAU DE SALOMON DE CAUS
(1615)

(L. Lockert, *le Technologiste*)

Hélas ! Tout ceci n'est encore que « littérature » et s'il s'agit de découvrir l'ancêtre des véhicules mis en mouvement par d'autres forces que l'énergie musculaire des animaux, peut-être nous faut-il aller rechercher... en Chine, la description du véhicule dans lequel voyageait, vers 1620, le Père Ricius, missionnaire napolitain :

Samuel Purchas, dans son livre : *His Pilgrenaage*, paru

à Londres (1625), parle de ce véhicule, fort étrange en vérité :

C'est une voiture à une roue pouvant transporter trois personnes, l'une assise au milieu, les deux autres de chaque côté. Le conducteur, placé derrière, poussait la voiture rapidement et sûrement au moyen de barres de bois.

Ce « pousse-pousse » anthropomobile n'a certes que de bien vagues rapports avec la voiture qui marchera toute seule.

Voiture décrite par Ozanam

On peut en dire autant de l'engin inventé par le docteur Élie Richard, natif de l'île de Ré en 1645 ; Ozanam, l'ayant vu circuler à Paris, le décrivait ainsi à l'Académie royale des sciences, à la fin du dix-septième siècle.

Un laquais, monté derrière ce carrosse ou chaise, le fait avancer en appuyant alternativement les deux pieds sur deux pièces de bois qui agissent sur deux petites roues cachées dans une caisse posée entre les roues de derrière et font mouvoir celles qui dépendent de l'essieu du carrosse.

Complexe et confuse définition d'un appareil que les gens bénévoles pourront considérer comme l'ancêtre du tricycle à pédales !

Chars à voiles. — Véhicules à ressorts

Mais voici encore autre chose, et, cette fois, les forces de la nature sont asservies selon la volonté des hommes.

Le mathématicien hollandais Simon Stevin invente, dès 1600, une voiture à voiles actionnée par le vent. Elle est montée sur quatre roues, compte deux mâts : on l'expérimente aux environs de La Haye, chargée d'une vingtaine de voyageurs, parmi lesquels se trouvent le prince Maurice et son prisonnier Mendoza, amiral espagnol.

La distance qui sépare Scheveningue de Petten est couverte à une allure moyenne de 30 kilomètres à l'heure, ce qui laisse supposer que le vent soufflait dur !

Bien que ce système ne résolve point le problème de la locomotion mécanique... par temps calme tout au moins, il trouve des partisans, notamment en la personne de Thomas Wildgosse, ingénieur anglais, qui le perfectionne en adaptant aux roues une transmission par engrenages qu'on actionne... à la force du poignet.

C'est toutefois un progrès, un pas en avant vers le ressort à spirale, qu'inventera bientôt Huygens.

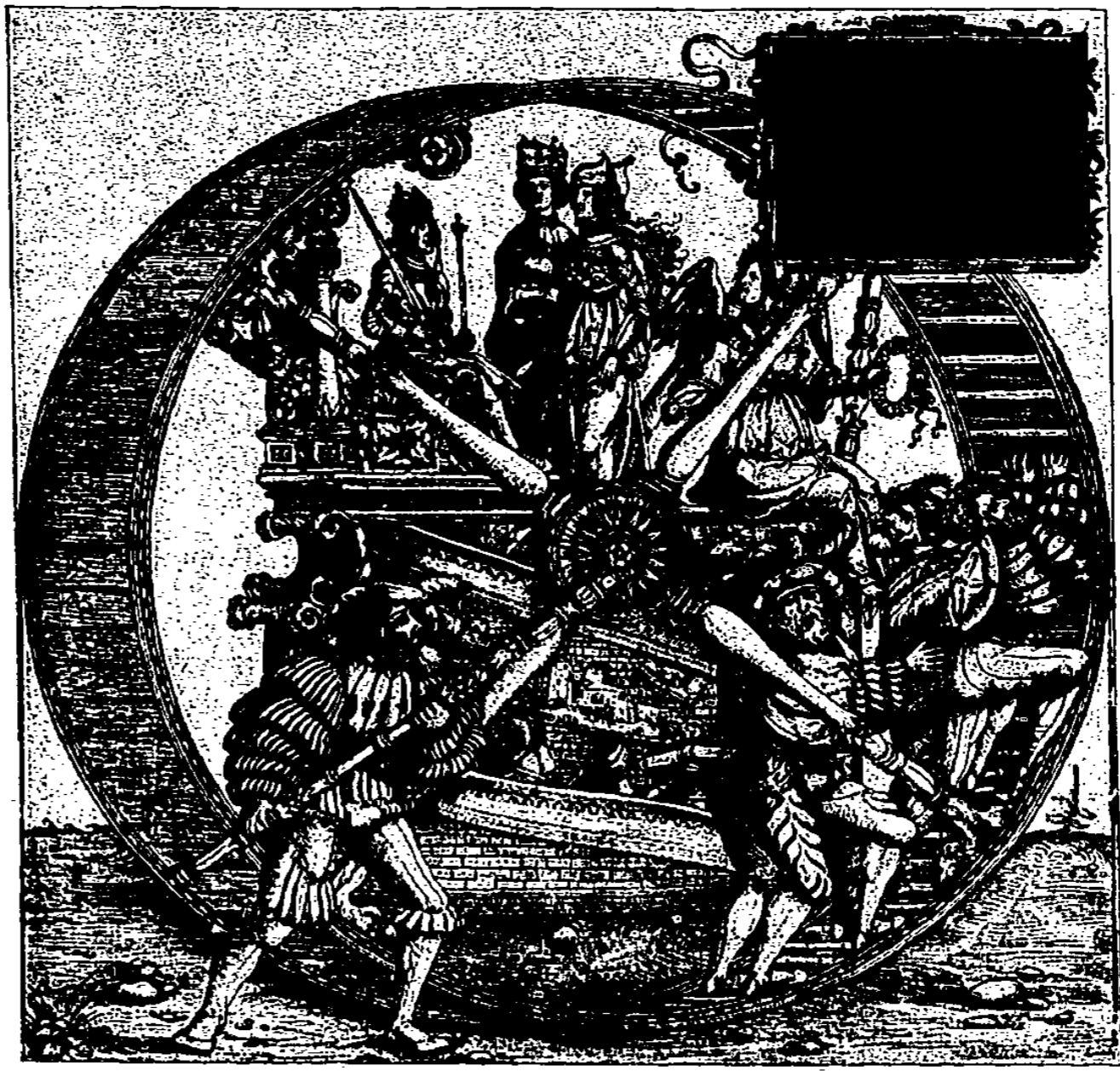
Johann Hautsch, le Nurembergeois, imagine à son tour, en 1649, un chariot mû par un ressort et faisant deux mille pas en une heure.

La carrosserie est pittoresque, mais quelque peu effrayante à voir :

Tandis que s'avance la voiture, résonnent des trompettes étranges et

de la bouche ouverte du dragon vert accroupi à l'avant, s'échappent des trombes d'eau projetées sur la route pour rendre libre le passage!

Ce jouet mirifique séduisit le prince héritier, Charles-Gustave de



L'UNICYCLE

(Cassier's Magazine)

Suède, qui l'acheta moyennant 500 rixdalers et le roi de Danemark ne dormit tranquille que le jour où le constructeur lui eut livré le pareil.

Le carrosse de Jean Thésou

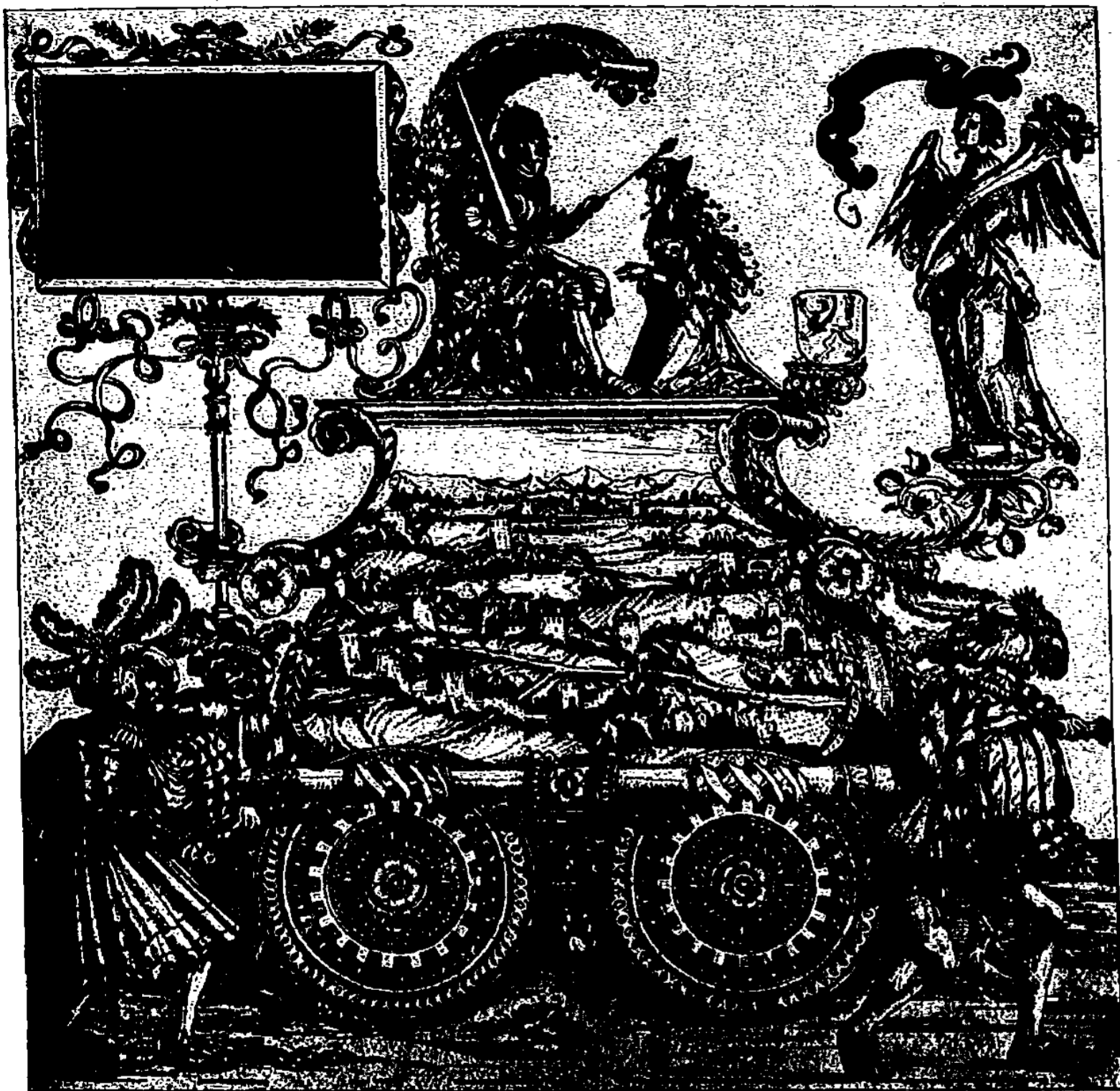
Déjà, les grands de la terre s'intéressaient à la locomotion mécanique!

En France, vers 1645, la reine régente concédait à Jean Thésou des lettres patentes relatives à l'invention d'un petit carrosse actionné par deux hommes.

Ce document existe à la bibliothèque de Melun, collection des manuscrits acquis des héritiers de Jean-Baptiste-Élie Camus de Pontcarré de Viermes, *magister supplicationum* au Parlement de Paris, et fut découvert par M. Léopold Olivier, professeur à Melun :

En voici un extrait :

Dudit jour samedi quatrième février 1645. Veu par la cour les lettres patentes du Roy données à Fontainebleau, le dixième octobre dernier signées Louis, et plus bas : par le Roy la Reyne régente sa mère présents LE TELLIER. et scellées sur simple queue du grand sceau de cire jaune — par lesquelles, et pour les causes y contenues ledit seigneur (Louis XIV) permet et accorde à Jean Thésou escuyer, de mettre en usage



VÉHICULE A ENGRENAGES

(Cassier's Magazine)

un petit carrosse à quatre roues mené sans aucuns chevaux, mais seulement par deux hommes assis, par luy inventé et en servir et faire servir pendant le temps de trente années ses sujets tant à Paris que autres villes et endroits de son royaume.

Fesant deffense à toutes personnes de se servir de la petite invention de carrosse ny d'en vendre pendant ledit temps sans l'expresse permission de Thésou. Révoquant pour cet effet : Tous les dons qui pourront avoir été expédiés ci-devant pour semblable invention à la chance qu'elle n'ayt jamais été mise en usage par autre que par ledit Thésou ainsi que plus amplement il est porté par lesdites lettres... Requete dudit Thésou a fin d'entherinement...

La vapeur et l'Italien Branca

En Angleterre, en France, en Allemagne et dans les Pays-Bas, les inventeurs se préoccupent, à diverses et fréquentes reprises, de créer la locomotion mécanique.

Les savants italiens ont également la même orientation d'idées.

Toutefois, avec Branca, nous allons désormais entrer dans une ère nouvelle : l'élément propulseur choisi sera la vapeur. Des tentatives di-

verses de son application à la locomotion, sortira bientôt le premier modèle de voiture véritablement automotrice.

En effet, en 1629, l'Italien Branca utilise la machine rudimentaire de Salomon de Caus, en conduisant la vapeur contre les palettes d'une roue et en donnant ainsi à cette dernière, une impulsion de rotation.

La cause de la vapeur est-elle sur le point de prévaloir définitivement?



PH. LEBON
(*Histoire de la Mécanique française*)

Le premier moteur à explosions. — Huygens

Avant de répondre, ouvrons une parenthèse en l'honneur des premières détonations du moteur... à explosions !

Ce n'est que justice, car l'abbé Jean Hautefeuille, originaire d'Orléans, publiait, en 1678, un mémoire intitulé :

Pendule perpétuel avec la manière d'élever l'eau par le moyen de la poudre à canon.

Mémoire où il décrit une sorte de canon discipliné dans lequel les explosions, considérablement atténuées et régularisées, seraient employées à élever l'eau sans l'intermédiaire d'un piston, comme dans les appareils appelés pulsomètres ou pulsateurs.

Deux ans après, le Hollandais Huygens reprit cette idée en l'améliorant. Il créa une véritable machine motrice en faisant détoner la poudre à canon dans un cylindre parcouru par un piston.

On y met, explique-t-il, un peu de poudre à canon et on serre bien cette boîte par le moyen de sa vis. La poudre, venant un instant après à s'allumer, remplit le cylindre de flammes, et en chasse l'air par les tuyaux de cuir qui s'étendent et sont aussitôt refermés par l'air du dehors, de sorte que le cylindre demeure vide d'air ou du moins pour la plus grande partie.

Ensuite le piston est forcé, par la pression de l'air qui pèse dessus, à descendre.

En dépit de cette intéressante genèse qui pouvait permettre de bien augurer de son prochain avenir, la machine à explosions tombe rapidement dans l'oubli, car voici venir les Papin, les Newton.

On en dira quelques mots encore, lors de l'invention du gaz d'éclairage par Lebon d'Humbersin, le 11 septembre 1796, et de son brevet, pris en 1801, pour « la construction des machines mues par la force expansive des gaz, applicable à différents usages industriels et à la direction des aérostats ».

Puis il n'en sera plus question, au point de vue de ses applications éventuelles à la locomotion mécanique que le jour, bien éloigné encore, où Lenoir brevetera son premier moteur à gaz, soit en 1860 !

Denis Papin. — Le « joujou » de Newton

... Fermons la parenthèse et répondons désormais : Oui, la cause de la vapeur va prévaloir et s'affirmer nettement.

Nous sommes, en effet, à la fin du dix-septième siècle, à l'époque où les Papin, les Newton vivent, pensent, cherchent et trouvent.

Chassé de France par la révocation de l'édit de Nantes, Denis Papin, réfugié en Allemagne, imagine un bateau à vapeur muni de quatre roues : son invention est brisée, mise en pièces, par les ouvriers mariniers de Munden.

Mais déjà Newton, en 1680, a conçu la première voiture à vapeur munie d'une chaudière sphérique.

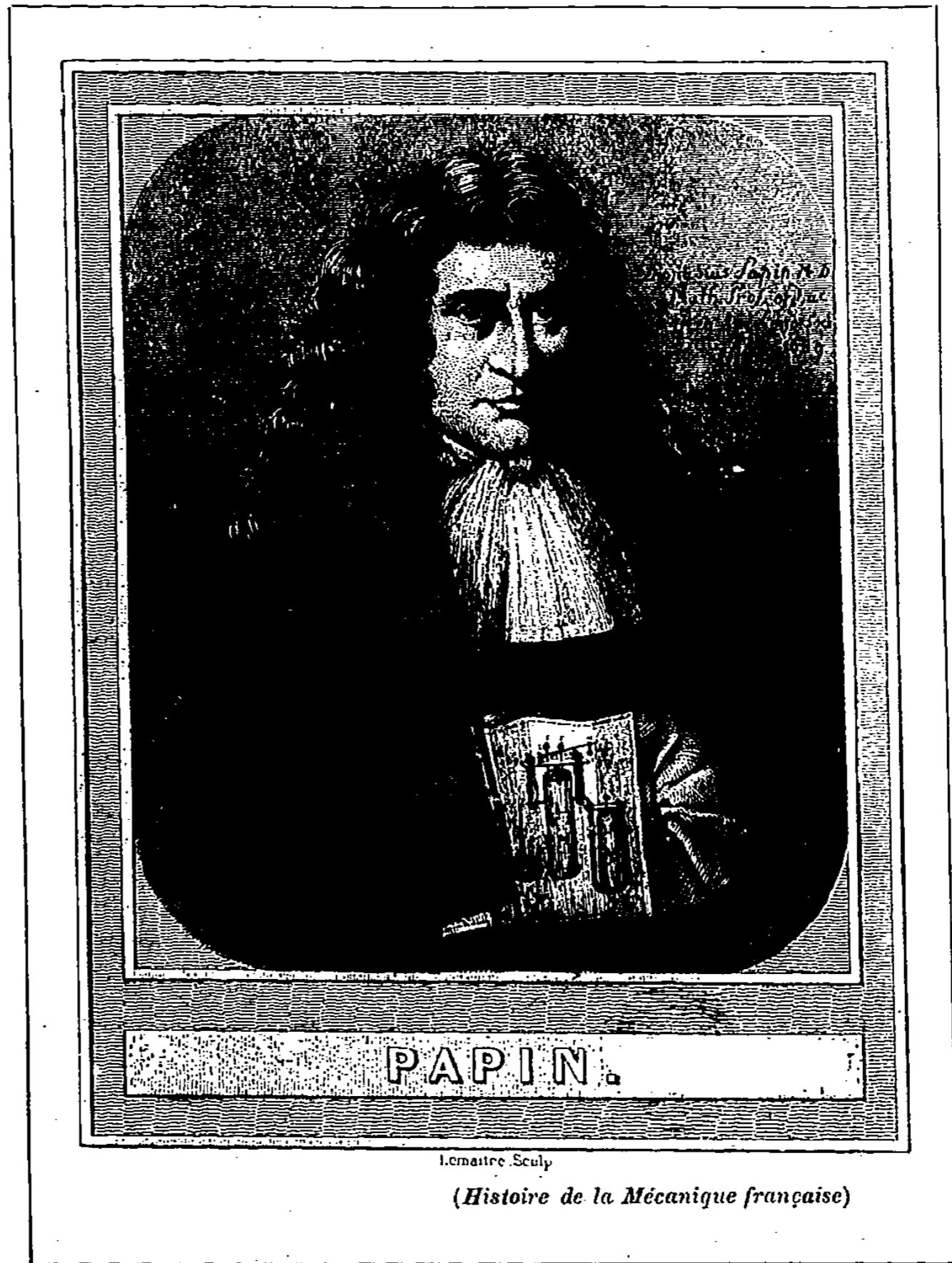
« C'est un joujou », écrit R. T. Thurston dans son savant ouvrage ¹ sur *l'Histoire de la machine à vapeur*.

Cette voiture est composée d'une chaudière sphérique montée avec son foyer sur quatre roues. La vapeur s'échappe à l'arrière et pousse en avant la voiture par l'effet de la réaction.

1. *Histoire de la machine à vapeur*, de R. T. Thurston, professeur de mécanique à l'Institut polytechnique Stevens, à Hoboken, près New-York (Traduction de J. Hirsh).

Tout enfant, Newton, en 1655, alors écolier au collège de Grantham, avait déjà imaginé un véhicule actionné par une transmission mécanique que mettait en mouvement la personne assise dans la voiture.

Vers 1710, le physicien français Beza construit un véhicule de ce genre,

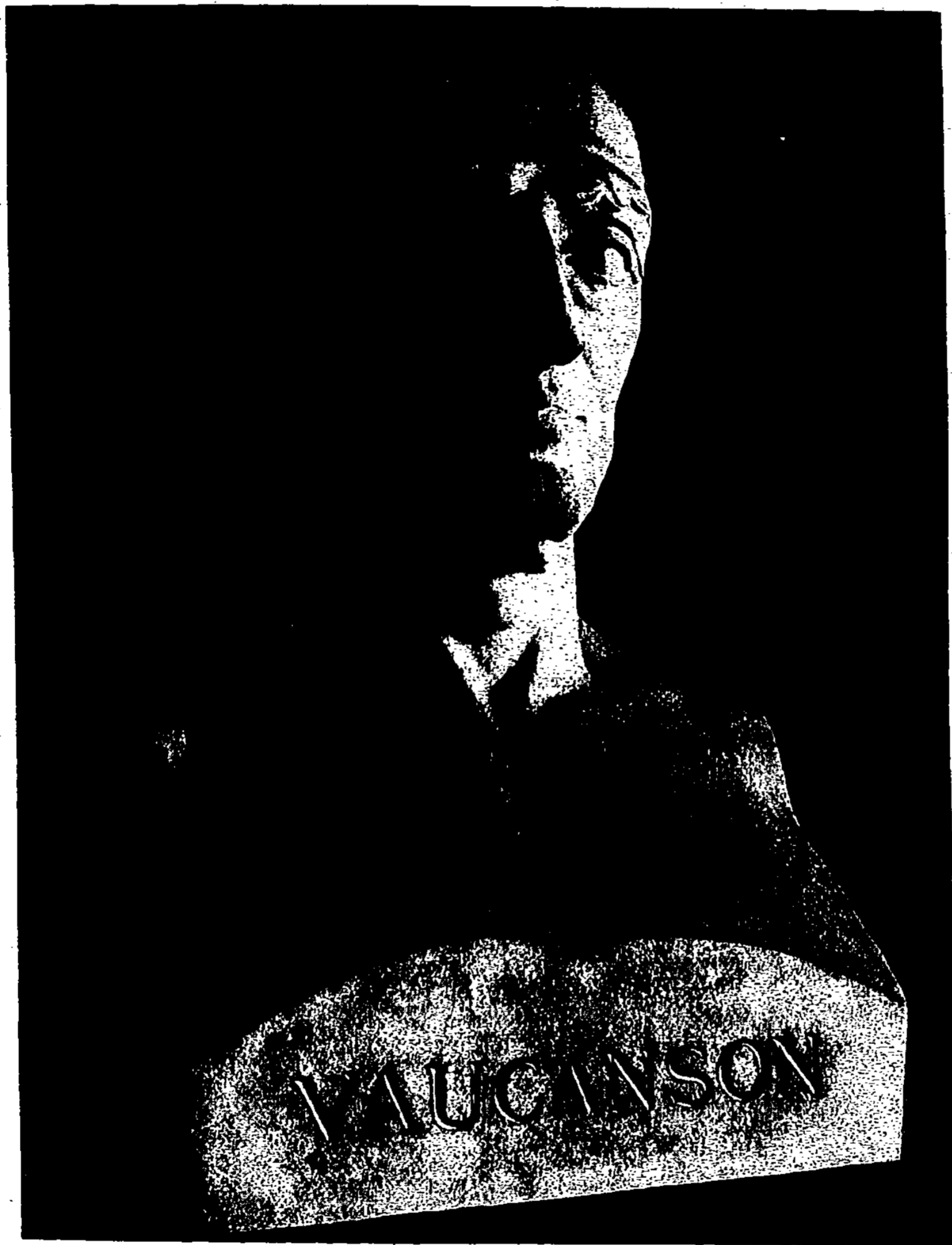


tandis que Du Quiet, en 1714, reprenait l'idée de la voiture à voiles inventée par Stevin.

Plus tard, le révérend J.-H. Genevois, pasteur suisse, appliquait à la fois à la locomotion mécanique, la voile et le ressort bandé se détendant peu à peu, à la manière d'un mouvement d'horlogerie.

Vaucanson

En 1748, Vaucanson fit connaître qu'il venait d'inventer une voiture capable de marcher toute seule. Le roi Louis XV témoigna le désir de la



VAUCANSON

(Histoire de la Mécanique française)

voir et des essais furent effectués dans la cour de l'hôtel de l'inventeur, rue de Charonne.

Dès trois heures, dit l'*Almanach royal*, Sa Majesté fut chez M. Vaucanson, en compagnie de plusieurs officiers de sa maison. Elle prit place sur le fauteuil disposé en haut du perron, pour que Sa Majesté pût voir sans fatigue se mouvoir la mécanique du cabriolet à travers les allées du parc et sur la pelouse. Ce carrosse peut tenir deux personnes. Il est peint d'amarante, liséré de bleu et rehaussé d'or. On aperçoit, entre les essieux, quatre roues engrenées deux à deux et que relie des rubans d'acier dentelé. Des chaînes communiquent avec une manivelle tournante, sous la main du conducteur, de sorte qu'il n'est aucun besoin de cheval. Sa Majesté a félicité le mécanicien en lui demandant pareille voiture pour la remise royale. M. le duc de Mortemart, le baron d'Avezac et M. de Lauzun, qui étaient là en plus d'autres gens de cour, n'en pouvaient croire leurs yeux, tant c'est merveille. Le roi a dit : « Les gens du vulgaire vous penseront sorcier ». Pourtant plusieurs de ces messieurs de l'Académie assurent qu'un appareil ainsi fait ne pourrait circuler dans les rues.

La machin' Pétiaux...

Vers la même époque, le 10 janvier 1751, mourait au milieu de l'indifférence générale, un certain Petiaux qui avait, au cours de sa jeunesse, imaginé de curieuses choses : Jérôme Pimpurniaux les décrit dans ses *Légendes namuroises* publiées par Ad. Boignet, à Namur, en 1837.

Dans la paroisse de Notre-Dame, dite aussi de Saint-Michel, vers la fin du dix-septième siècle, naquit Hubert Petiaux, dont les descendants vivent encore au milieu de nous.

Habile ouvrier, Petiaux s'acquît bientôt une grande renommée dans les arts mécaniques. La plus remarquable sans contredit, de toutes ses inventions, celle qui faillit le brouiller avec notre officialité, est une voiture qui manœuvre sans chevaux. Quel était le principal moteur ? Je l'ignore. On en faisait grand secret et il a été si bien gardé qu'il n'est resté de la trouvaille que ce vieux dicton :

Har Hu Hot

V'la l'machin' Petiaux qui Rott.

Mais ce sont là des « incidentes » d'un attrait purement anecdotique et Gauthier, en 1755, reste dans la bonne voie lorsqu'il forme le projet d'appliquer au transport des hommes et des marchandises, le principe de la vapeur d'eau.

Plus précis encore, le docteur Robinson, professeur de sciences à l'Université d'Édimbourg, émet l'idée, lorsqu'il n'est encore qu'étudiant à l'Université de Glasgow, d'appliquer la vapeur à l'action des roues de véhicules.

... Et Watt, lui-même!

Désormais la découverte définitive est imminente ; Watt décrivait déjà, en 1754, un système de véhicule mû par la force de la vapeur, et le Bishop

Berkeley semble avoir résumé l'opinion générale lorsqu'il s'écrie, dès 1740 :

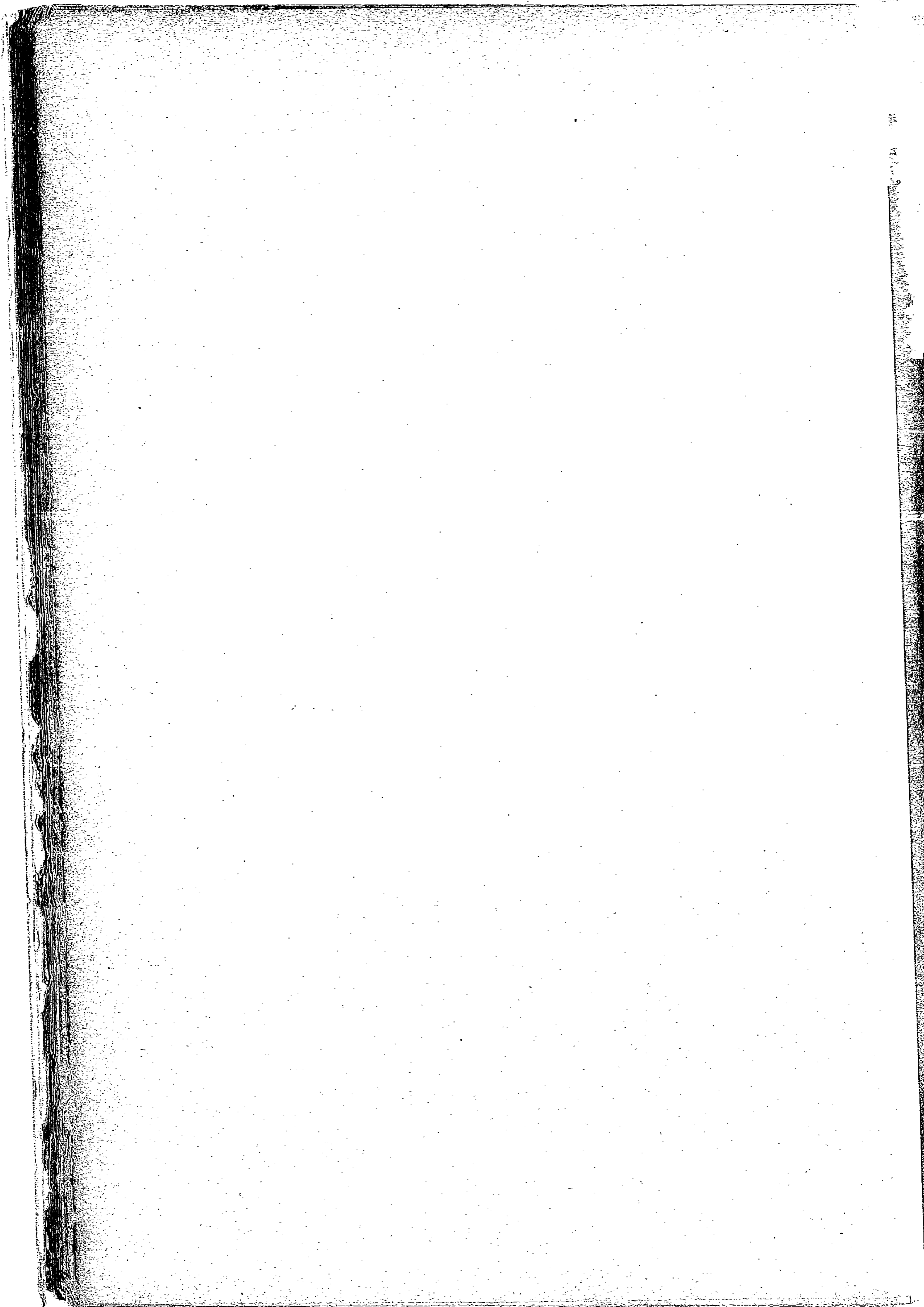
Croyez-moi, d'ici peu nous verrons des gâteaux de charbon remplacer comme nourriture les pains de blé et d'avoine.

Les bienfaiteurs de l'automobilisme

Nous n'en sommes pas encore là ; nous n'y serons pas de sitôt, heureusement pour Brillat-Savarin et ses disciples... Mais le dix-huitième siècle, si fécond en grandes inventions, ne s'achèvera point sans avoir engendré le « premier véhicule automobile ayant circulé sur les routes terrestres qui, pour notre gloire nationale, furent des routes de France » !

Nous allons donc faire successivement connaissance avec ces grands bienfaiteurs de l'automobilisme qui ont droit à notre éternelle reconnaissance :

Papin, Cugnot, Watt, Pecqueur (inventeur du mouvement différentiel en 1826), Gurney, Hancock (inventeurs des chaudières à circulation et des chaudières à éléments, en 1825 et 1827), Séguier, Thomson (inventeur des bandages pneumatiques en 1845), Bollée (inventeur de la direction à pivots indépendants, en 1873), Serpollet (inventeur du générateur à vaporisation instantanée, en 1887), etc., etc.



CHAPITRE II

Le Créateur de la locomotion automobile

L'étincelle. — Nicolas-Joseph Cugnot. — Le rapport de L.-N. Rolland. — L'initiative du général de Gribeauval. — On est prêt !... — Le marquis de Choiseul en disgrâce. — Mort de Cugnot. — Cinquante ans après. — La controverse des essais à l'Académie des sciences. — Lettre du général marquis de Saint-Auban. — Opinion de Morin, Pouillet, Mòlard. — « Le Moniteur » et Bachaumont. — La voiture de Cugnot aux Arts et Mèliers. — Autre question : l'inutilisable chaudière. — L'opinion de M. A. Mallet. — Ce que pensait Séguier. — Hommage rendu à Cugnot par le général Morin.

L'étincelle

JUSQU'ICI, nous avons, avec les précurseurs, plané en de nébuleux rêves et vécu dans le monde des utopies. Rien n'a été réalisé au sens vrai du mot ; la formule même imprécise du véhicule mécanique demeure à l'état embryonnaire, si tant est même qu'elle ait été conçue...

Et le souci de la « documentation » provoque des scrupules, presque des regrets... à l'idée qu'on a plus haut reproduit des croquis d'engins bizarres et rudimentaires, qui peut être n'existent jamais que dans l'imagination des dessinateurs, ou alors seulement à titre de modèles, d'idées matérialisées pour le principe mais nullement mises en œuvre, ou de jouets à l'usage des grands et des petits enfants !!!

On éprouvera donc une indicible satisfaction — pour achever d'un point final le chapitre des hypothèses et de l'imprécision — en abordant l'histoire véridique à coup sûr (bien que controversée à propos de certains détails) de la première voiture à vapeur ayant fonctionné par ses propres moyens, et dont l'auteur n'est autre que le génial Cugnot !

Cugnot et sa voiture furent à l'histoire de l'automobilisme, ce qu'est la première étincelle précédant l'incendie.

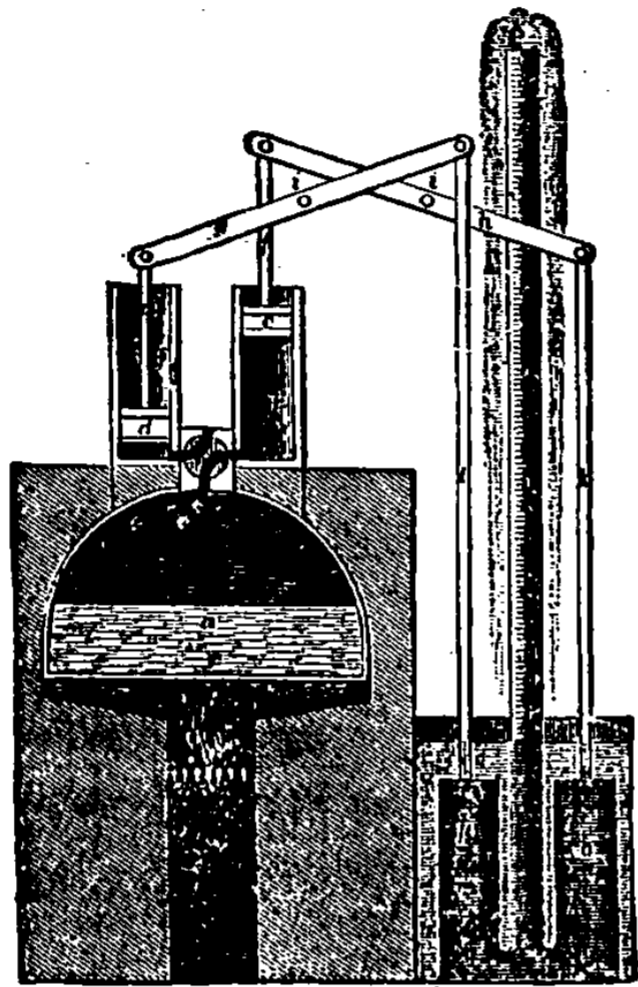
Sous la cendre couve, longtemps parfois, le germe de la flamme... celle-ci jaillit soudain, lumineuse, éclatante... mais trop faible, et s'éteint.

Cugnot fut cet éclair rompant le calme harmonique des choses, éclair vite disparu.

Son invention frappa l'esprit d'un certain nombre, qui rapidement s'en désintéressèrent.

On garda peut-être le souvenir de l'ingénieuse création : Nul ne songea à l'imiter de sitôt.

Il faut dire que Cugnot venait à une époque bouleversée, terrible, où les perturbations politiques et le chaos social avaient durement raison des timides aspirations de la science aux progrès, et comme l'a fort judicieusement écrit Garrett Fischer, l'isolement de Cugnot et de son œuvre s'explique, car « avant la Révolution la France était trop languissante ; après, trop occupée !... »



MACHINE A HAUTE PRESSION DITE
MACHINE DE LEUPOLD
CONÇUE PAR DENIS PAPIN (1707)
(L. Lockert, le Technologiste)

Nicolas-Joseph Cugnot

La vie de Nicolas-Joseph Cugnot nous est assez familière :

Né à Void en Lorraine, le 25 septembre 1725, Cugnot passa sa jeunesse en Allemagne où il exerça obscurément sa profession d'ingénieur.

Comme tel cependant, il avait dû étudier le *Theatrum machinarium*, publié par Leupold en 1720, et peut-être, la description de la machine à vapeur à haute pression et à deux cylindres que cet auteur affirme avoir été conçue par Denis Papin, l'avait-elle frappé ?

Quoi qu'il en soit, on prétend qu'un modèle réduit de l'engin qui devait être la première automobile, fut construit par Brézin sur les indications de Cugnot en 1763 et expérimenté à Bruxelles.

Où trouverait-on trace de ces essais ?... L'un de nos contemporains, M. A. R. Sennett, savant anglais, membre de l'Institut des ingénieurs civils et secrétaire honoraire du comité de l'Exposition internationale de véhicules sans chevaux, tenue à Londres en 1896, fit à cette occasion aux bibliothèques royales et civiques de Bruxelles, des recherches sérieuses, mais, en dépit de l'extrême complaisance du personnel, ne put rien découvrir, si ce n'est que, beaucoup plus tard alors, après l'époque supposée de ces premières expériences, Cugnot revint à Bruxelles, tandis qu'à Paris éclatait la Révolution de 1789.

Par contre, nous entrons dans le domaine de la documentation pré-

cise dès 1769, c'est-à-dire six ans après la première expérience supposée de Bruxelles :

Le rapport de L.-N. Rolland

Il existe un curieux historique, une biographie, si l'on veut, de la première voiture de Cugnot ; on en doit la rédaction pittoresque à un officier supérieur, L.-N. Rolland, commissaire général de l'artillerie et ordonnateur des guerres, qui, dès 1801, attira l'attention des pouvoirs publics sur cet engin, alors abandonné dans une cour de l'Arsenal et exposé à tous les risques.

Voici la teneur de ce document, dont l'original est précieusement conservé aux archives du Conservatoire des arts et métiers à Paris.

A l'Arsenal, le 4 pluviôse an VIII (23 février 1801), L.-N. Rolland, commissaire général de l'artillerie et ordonnateur des guerres, au ministre de la guerre ¹.

Citoïen Ministre,

Citoïen ministre, en 1769 (v. s.), un officier suisse nommé Planta proposa au ministre Choiseul plusieurs inventions, parmi lesquelles une voiture mue par l'effet de la vapeur d'eau produite par le feu.

Le général Gribeauval, ayant été appelé pour examiner le prospectus de cette invention et ayant reconnu qu'un nommé Cugnot, ancien *ingénieur chez l'Étranger*, et auteur de l'ouvrage intitulé : *Fortifications de campagne*, s'occupait alors d'exécuter à Paris une invention semblable, détermina l'officier suisse à en faire lui-même l'examen.

Cet officier l'ayant trouvée en tous points préférable à la sienne, le ministre Choiseul autorisa Cugnot d'exécuter aux frais de l'Etat, celle par lui commencée *en petit*.

Mise en présence de ce Ministre, du général Gribeauval et de beaucoup d'autres spectateurs, et chargée de quatre personnes, elle marchait horizontalement, et j'ai vérifié qu'elle aurait parcouru 1 800 à 2 000 toises par heure, si elle n'avait éprouvé d'interruption.

Mais la capacité de la chaudière n'ayant pas été proportionnée avec assez de précision à celle des pompes, elle ne pouvait marcher de suite que pendant la durée de douze à quinze minutes seulement, et il fallait la laisser reposer à peu près la même durée de temps afin que la vapeur d'eau reprit sa première force : le four étant d'ailleurs mal fait laissait échapper la chaleur, la chaudière paraissait aussi trop faible pour soutenir dans tous les cas l'effet de la vapeur.

Cette épreuve ayant fait juger que la machine exécutée en grand pourrait réussir, l'ingénieur Cugnot eut ordre d'en faire construire une nouvelle qui fût proportionnée de manière que, chargée d'un poids de 8 à 10 milliers, son mouvement pût être continué pour cheminer à raison d'environ 1 800 toises à l'heure.

Elle a été exécutée vers la fin de 1770 (v. s.) et payée à peu près 22 000 livres.

1. La même lettre fut adressée au président du pouvoir exécutif.

L'on peut s'en rapporter avec confiance aux affirmations contenues dans le rapport du commissaire des guerres L.-N. Rolland; elles coïncident exactement avec les renseignements qu'il a été loisible de puiser à d'autres sources.

L.-N. Rolland ne dit pas où la seconde voiture de Nicolas-Joseph Cugnot fut construite, mais il y a tout lieu de supposer que ce fut à Paris, à l'Arsenal militaire et sous la haute direction des officiers d'artillerie.

L'initiative du général de Gribeauval

En effet, au lendemain des expériences de la première machine, considérées ainsi qu'on sait, comme à peu près concluantes, soit le 23 avril 1770, M. le général de Gribeauval passait l'ordre suivant à M. de Chateaufier, directeur de l'artillerie à Strasbourg :

Ordre donné par M. de Gribeauval à M. de Chateaufier, directeur de l'artillerie de Strasbourg, le 23 avril 1770.

Il est nécessaire, Monsieur, qu'aussitôt que ma lettre vous sera parvenue, vous fassiez exécuter à la fonderie de Strasbourg, deux pompes de 14 pouces de longueur intérieure et de 12 pouces de diamètre et de 4 lignes d'épaisseur, le tout conformément au dessin que vous trouverez ci-joint.

Lorsque ces pompes et ces pistons seront prêts, vous les remettrez au commissionnaire du sieur Biérix, pour les faire parvenir sans perte de temps au sieur Mazurier, garde-magasin d'artillerie à l'Arsenal de Paris.

Je suis... etc...

Les instructions données à la fonderie de Strasbourg furent, sinon rapidement, du moins scrupuleusement exécutées.

En effet, le 2 juillet 1771 — c'est-à-dire dix-huit mois après! — la seconde machine de Cugnot était construite, et l'on peut constater aujourd'hui encore en mesurant les cylindres de l'engin, combien les dimensions prescrites furent rigoureusement respectées à la fabrication.

Cette même voiture est précieusement conservée dans les galeries du Conservatoire des arts et métiers de Paris, depuis 1801. Elle est montée sur trois roues dont celle d'avant, à la fois directrice et motrice est garnie d'un bandage crénelé pour augmenter son adhérence.

Le moteur comporte deux cylindres à vapeur accouplés, en bronze, qui ne sont autres que ceux fondus en 1770, dans les ateliers de l'artillerie à Strasbourg, sous la direction de M. de Chateaufier.

Le véhicule se compose de deux parties bien distinctes : un solide

cadre en charpente, formé de deux robustes longerons assemblés au moyen de poutres transversales, qui constitue le « fardier » proprement dit, destiné évidemment à porter des canons ou tous autres objets de grand poids.

Puis un bâti en fer forgé suspendu sur la roue motrice, comme un fléau de balance, portant la chaudière et la machine.

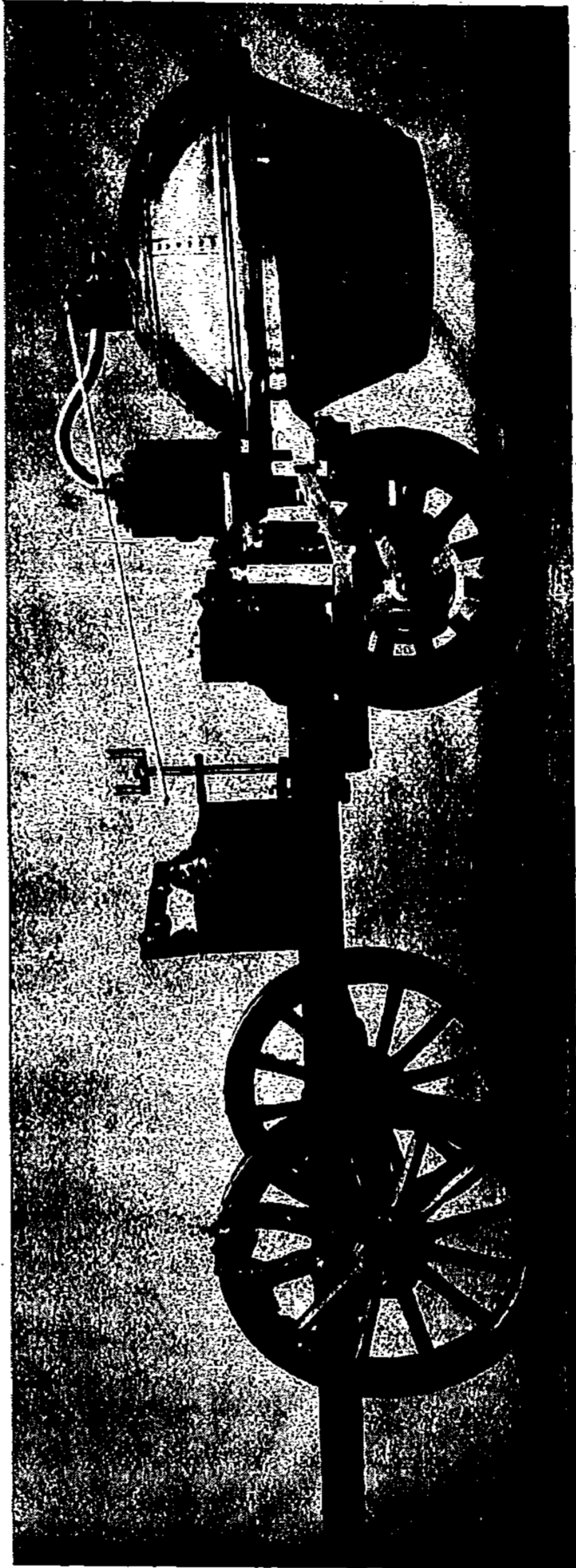
— La stabilité de cet appareil, écrit M. Louis Lockert, ne paraît pas, au premier abord, donner satisfaction, puisque l'extrémité du bâti en fer tend, sous le poids de la chaudière, à se relever en soulevant l'avant du cadre en charpente, mais il paraît évident que Cugnot n'avait jamais eu l'idée que son fardier dût fonctionner à vide, et si l'on songe aux masses énormes que la solidité de sa construction lui permet de recevoir, on comprend que sa stabilité en charge ne laissera plus rien à désirer.

Cugnot, en effet, comme le rapporte L.-N. Rolland, avait reçu l'ordre d'établir une machine susceptible de fonctionner, chargée d'un poids de huit à dix milliers.

Nous avons donc à saluer, en la forme de l'engin construit par Cugnot, non seulement le synthétique ancêtre de l'automobile, mais encore et en même temps que le précurseur du tricycle mécanique, le premier « poids lourd » dont l'utilisation industrielle et militaire ait été prévue!

On est prêt!...

Le 2 juillet 1771, la voiture de Cugnot étant prête, le général de Gri-



(Histoire de la Mécanique française)

LA SECONDE VOITURE DE CUGNOT

beauval en informa son chef hiérarchique, M. le marquis de Monteynard, alors ministre de la guerre, par la lettre suivante :

Monsieur le Marquis,

J'ai l'honneur de vous adresser un mémoire, pour vous rendre compte de l'état de la voiture à feu de M. Cugnot, dont j'ai eu celui de vous parler.

Cette voiture est à l'Arsenal de Paris; il suffira d'avertir l'inventeur huit jours d'avance, quand il vous plaira d'en ordonner l'épreuve.

Je suis, avec respect... etc.

GRIBEAUVAL.

Huit jours ! Il fallait donc à Cugnot une semaine de préparation préalable pour faire fonctionner sa voiture !

Cent onze ans après, en 1892, la maison Panhard-Levassor ne demandera plus que « quelques minutes » pour mettre en action son mécanisme et lorsque s'ouvrira l'ère du siècle vingtième, les moteurs partiront au « premier quart de tour de manivelle !!! »

A l'appui de sa lettre, le général de Gribeauval avait fait parvenir au ministre de la guerre un mémoire important, relatant l'historique de la première voiture de Cugnot, et s'achevant par l'examen de l'endroit éventuel où devraient se poursuivre les expériences du second véhicule.

On avait projeté, lit-on en ce mémoire, de faire cet essai dans le parc de Meudon, près de l'avenue de Versailles, parce qu'il faut un chemin fait, et des rampes douces pour monter et descendre, et pour former le conducteur avant de se hasarder dans les grands chemins ordinaires. Au surplus, cette porte du parc étant fermée, on serait débarrassé de la foule des spectateurs.

Le marquis de Choiseul en disgrâce

Nous voici donc à l'heure décisive.

Seule l'attente de l'ordre d'essai fait différer les expériences à l'issue desquelles il sera décidé de continuer ou d'abandonner toutes recherches relatives à cette invention.

Malheureusement, le haut personnage qui, le premier, s'était intéressé à la conception de Cugnot, le marquis de Choiseul, victime des fluctuations de la politique, venait de tomber en disgrâce et de partir pour la terre d'exil.

La lettre et le mémoire adressés au ministre de la guerre par le général de Gribeauval, restèrent sans réponse et la voiture demeura abandonnée sous un hangar à l'Arsenal.

Mort de Cugnot

Les années s'enfuirent, rapides, sous la menace grondante des revendications populaires, et dans le flot montant des « ultimatum » sociaux, la voix isolée de Cugnot fut étouffée.

Parti, comme on sait, pour la Belgique à la veille de 89, Cugnot revint ensuite à Paris, vivre une existence des plus précaires.

L'inventeur de la première voiture automobile subissait ainsi le malheureux sort commun à tous les novateurs¹.

La seule consolation qu'il ait pu obtenir — beaucoup plus tard — se réduisit à une modeste pension de 1 000 francs qui lui accorda le Premier Consul, sur la recommandation de l'Institut, recommandation formulée dans un rapport de MM. Lalande, Messier et de Prony, pitoyables à son infortune, et désireux de l'empêcher de mourir dans un absolu dénuement².

Cugnot³ ne profita pas longtemps de sa modeste retraite et s'éteignit non le 10 octobre 1804 comme assurent certains, mais quelques jours auparavant, croyons-nous; en tout cas, juste à l'époque où commençait à circuler dans Londres la première voiture à vapeur inventée et construite par Trevithick et Vivian qu'avaient inspirés les études de Watt et de Murdoch.

Cinquante ans après. — La controverse des essais à l'Académie des sciences

Ce n'est guère qu'un demi-siècle plus tard que Cugnot et son invention redevinrent en France « d'actualité ».

Le général Morin, membre de l'Académie des sciences, au cours de la séance du 11 avril 1851, après avoir exposé devant ses collègues l'histo-

1. Denis Papin, exilé par la révocation de l'édit de Nantes, traîne une existence pénible à l'étranger et meurt de misère et de chagrin. Lebon d'Humbersin tombe assassiné à l'âge de trente-sept ans, au moment où il touche à la célébrité et à la fortune, etc., etc.

2. M. Hachette, professeur à l'École polytechnique, sans doute bien placé pour être renseigné, a toutefois affirmé que Cugnot donna longtemps des leçons d'art militaire à l'Arsenal jusqu'à sa mort. Ces cours devaient être rétribués; mais l'allocation affectée pouvait-elle suffire à mettre Cugnot à l'abri du besoin? M. Hachette ne nous l'affirme pas.

3. Cugnot avait publié plusieurs ouvrages scientifiques: *Éléments de l'art militaire ancien et moderne* (1766, 2 volumes in-8). — *Fortifications de campagne* (1769, 1 volume in-12). — *Théorie de la fortification* (1778, 1 volume in-12).

rique de la première voiture à traction mécanique française, épiloua longuement sur le fait de savoir si la deuxième voiture de Cugnot avait été essayée.

A la vérité, la question est digne de la controverse et de la discussion.



GÉNÉRAL MORIN
(*Histoire de la Mécanique française*)

Aucun document formel n'établit l'essai; toutefois peut-on l'induire des faits rapportés et des textes authentiques, en dépit de l'opinion du général Morin, en dépit de sa conviction bien arrêtée dans le sens de la négative: la deuxième voiture de Cugnot ne fut pas essayée.

Car telle est la thèse soutenue par le général Morin; nous lui opposerons la documentation suivante:

**Lettre du général marquis
de Saint-Auban**

Voici tout d'abord le texte d'une lettre, curieuse à plusieurs points de vue, et qui contient implicitement que des essais ont été effectués.

Cette lettre émane d'un homme considérable de son époque, le général marquis de Saint-Auban, maréchal de camp d'artillerie. Elle fut adressée, le 12 mars 1779, à *Messieurs de la Société royale des sciences et arts de Metz*, et imprimée pour la première fois dans le *Journal militaire et politique*, n° 3 (1^{er} mai 1779).

Elle n'est guère élogieuse pour ce pauvre Cugnot, et comme l'a très justement fait remarquer à son occasion M. le commandant Ferrus, dans la *Revue d'artillerie*, on ne saurait porter de jugements définitifs sur l'avenir des nouveaux engins, car l'exemple du maréchal de Saint-Auban est instructif pour quiconque serait tenté de condamner *a priori* les inventions des novateurs.

Quoi qu'il en soit, voici le texte de cette lettre :

La manie des nouveautés, Messieurs, a été portée à un point qui est à peine croyable ; on a prétendu substituer aux voitures et aux chevaux qui traînent l'artillerie, des machines à feu, mises en mouvement par des pompes et pistons ; on auroit peine à imaginer que l'illusion eût été poussée jusqu'à demander et obtenir, en 1768, des ordres pour les épreuves d'une pareille machine, et que les essais en eussent été faits plusieurs fois dans la vue et l'espérance d'en faire un emploi utile pour le transport de l'artillerie, si tous les écrits périodiques et publics d'alors ne certifioient ce fait, et si la machine n'étoit existante dans l'un des ateliers de l'Arsenal de Paris, où on peut la voir ; on la trouvera aussi ingénieuse qu'inutile ; c'est une espèce de grand haquet, à très gros brancards et fortes roues, la machine sans poids extérieur, mais avec ses fourneaux, sa chaudière, ses pompes et pistons pèse environ cinq milliers ; une explication plus détaillée de cette machine seroit ici déplacée.

L'inventeur est un nommé Cugnot ; cette machine fit le trajet de Paris à Vincennes, mais à plusieurs reprises, parce que la chaudière est trop petite ; elle traîna 6 500 l. p. dont on la chargea, et étoit à simple pression atmosphérique.

On nous a fait cette objection :

« Rien, dans la lettre de Saint-Auban, ne prouve qu'il s'agisse de la seconde voiture de Cugnot, et les expériences qu'il relate ont vraisemblablement trait aux essais effectués avec le premier véhicule. »

Nous ne saurions être de cet avis.

En effet, Saint-Auban rapporte que la machine expérimentée

traîna 6 500 l. p. dont on la chargea.

Or, si nous en croyons L.-N. Rolland, la première voiture essayée

en présence de ce Ministre (Choiseul), du général Gribeauval et de beaucoup d'autres spectateurs

n'étoit chargée que

de quatre personnes

tandis que, d'autre part, le chiffre de 6 500 livres pesant transportées correspond assez exactement avec la charge prévue pour la seconde voiture, soit huit à dix milliers.

Opinions de Morin, Pouillet, Molard

D'autres arguments viennent à l'appui de notre thèse.

Si le général Morin soutenait, en 1851, que la deuxième voiture de Cugnot n'avait pas été essayée, son collègue, à l'Académie des sciences, M. Pouillet, prétendait le contraire,

Peut-être étoit-il fondé à le croire.

Pouillet, qui fut professeur et administrateur des Arts et Métiers, de 1831 à 1849, avait fait exécuter de la voiture de Cugnot, un petit modèle qui lui servait à en expliquer la construction dans son cours.

Il affirmait que la voiture avait été soumise à un essai au début duquel (ce sont ses paroles) :

Elle acquit une telle violence qu'elle renversa un pan de mur qui se trouvait sur son passage.

A quoi Morin rétorquait, assez judicieusement d'ailleurs, que si le fait était exact, la voiture porterait encore des traces de cet accident.

Mais Pouillet assurait tenir le fait de M. Molard, l'un des fondateurs du Conservatoire qui, étant donné son âge, pouvait fort bien avoir assisté en personne aux expériences de Cugnot.

« Le Moniteur » et Bachaumont

D'ailleurs, l'affaire du « mur » fut racontée et publiée à une époque assez rapprochée de la date à laquelle elle aurait dû se produire, pour qu'on puisse lui accorder certaine créance.

Effectivement, huit jours environ après la mort de Cugnot, *le Moniteur* du 6 octobre 1804 (18 vendémiaire an XIII) raconte ce qui suit :

Elle (la deuxième voiture de Cugnot) fut exécutée à l'Arsenal et mise à l'épreuve. La trop grande violence de ses mouvements ne permettait pas de la diriger, et, dès la première épreuve, un pan de mur qui se trouvait dans sa direction en fut renversé. C'est ce qui empêcha d'en faire usage.

Enfin, Bachaumont lui-même écrit dans ses *Mémoires*, à la date du 20 novembre 1770 :

On a parlé, il y a quelque temps, d'une machine à feu pour le transport des voitures et surtout de l'artillerie, dont M. de Gribeauval, officier en cette partie, avait fait faire des expériences qu'on a perfectionnées depuis, au point que, mardi dernier, la même machine a trainé dans l'Arsenal une masse de cinq milliers, servant de socle à un canon de quarante-huit, du même poids à peu près, et a parcouru, en une heure, cinq quarts de lieue. La même machine doit monter sur les hauteurs les plus escarpées et surmonter tous les obstacles de l'inégalité des terrains ou de leur affaissement.

La voiture de Cugnot aux Arts et Métiers

La voiture de Cugnot — essayée ou non — faillit pâtir des perturbations sociales provoquées par la Révolution. Pendant la Terreur, un comité

révolutionnaire voulut s'emparer de l'engin pour en faire de la ferraille. Heureusement L.-N. Rolland veillait à sa sauvegarde.

Je chassai de l'Arsenal ce comité, rapporte-t-il, dans son mémoire, et la voiture y a été conservée.

Toutefois l'Arsenal militaire ne présentait pas les garanties d'une retraite convenable pour l'historique « voiture à feu ».

Ce fut l'opinion des savants, intéressés pour la plupart, à sa conservation pieuse.

Au cours d'une délibération des dirigeants du Conservatoire des arts et métiers, en date du 8 thermidor an VII (27 juillet 1799), M. Molard proposa à ses collègues qui l'acceptèrent, de réclamer au gouvernement le dépôt de cette machine au musée du Conservatoire.

Le ministre de la guerre y consentit, donna des ordres en conséquence.

A ceux-ci, qui se trouvent aux archives des Arts et Métiers, fut joint un rapport du général Androssi adressé au ministre de la guerre, le 25 pluviôse an VII (14 février 1800), par lequel on demande, conformément à la proposition de L.-N. Rolland, que la machine soit essayée avant d'être envoyée de l'Arsenal au Conservatoire¹.

En dépit de l'approbation ministérielle que porte ce rapport, il ne semble pas qu'on ait donné suite aux essais souhaités.

Autre question : l'inutilisable chaudière. — L'opinion de M. A. Mallet

On le déplorera d'autant plus que ces expériences auraient permis d'éclaircir un second mystère.

Nous avons exposé les raisons qui font croire que la seconde voiture de Cugnot a été essayée.

Mais si l'on admet cette hypothèse, il faut contester à l'engin conservé aux Arts et Métiers le titre de « voiture authentique ».

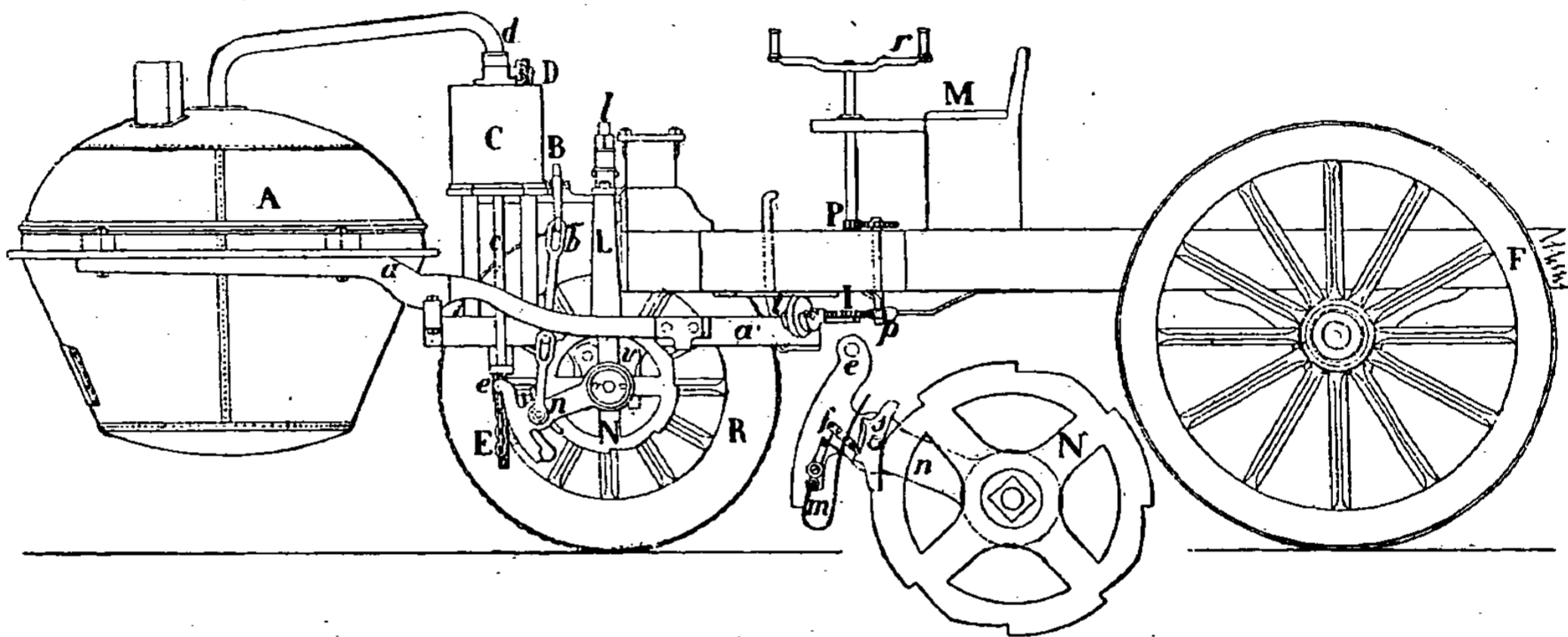
La chaudière existante aujourd'hui est absolument inutilisable ! Il est impossible d'y faire du feu, d'y remettre de l'eau. C'est une chaudière qui n'est pas achevée. Si la voiture a été réellement essayée, elle était forcément munie d'une autre chaudière.

1. La voiture authentique de Cugnot est, depuis 1801, conservée aux Arts et Métiers, ainsi que nous l'avons déjà dit. Il en existe, en outre, une copie réduite visible à Londres, au South Kensington Museum. Cette pièce porte le numéro 96 de la *Mechanical Engineering Collection* (Science division).

Cette sensationnelle constatation qui — remarquons-le en passant — n'a jamais été soulignée jusqu'ici, est l'œuvre de M. A. Mallet, le savant bibliothécaire de la Société des Ingénieurs civils qui publia sur la question, en 1896, à l'occasion de l'apparition du livre de M. Louis Lockert, *les Voitures à vapeur*, la très curieuse et fort logique appréciation que voici¹ :

Nous terminerons cette note par quelques considérations sur la question de la voiture de Cugnot.

Le compte rendu que nous venons de faire du livre de M. Lockert, nous a donné



LA SECONDE VOITURE DE CUGNOT

(L. Lockert, *le Technologiste*)

l'idée d'étudier de plus près tant cette voiture que les dessins qui sont au portefeuille du Conservatoire des arts et métiers.

Nous ne cacherons pas que nous avons été profondément étonné. Certes, ce qui concerne le véhicule et même la machine proprement dite, n'est pas mal combiné, surtout si l'on tient compte de l'époque et du peu d'expérience de l'auteur, mais la partie capitale, la chaudière, laisse tout à désirer dans la machine qui est au Conservatoire : il est absolument impossible de comprendre comment on aurait pu mettre de l'eau dans la chaudière et faire du feu sous celle-ci. D'abord le générateur en forme d'ellipsoïde de révolution ne possède que deux ouvertures : l'une à la partie supérieure pour conduire la vapeur à la machine, l'autre directement en dessous et au fond, fermée par un bouchon à vis assez mal placé au plus vif du feu (si ce feu pouvait être vif). On ne pouvait donc introduire d'eau qu'en démontant le tuyau de vapeur. Cette opération, délicate avant l'allumage, serait impraticable en route pour refournir de l'eau à la chaudière à mesure de l'évaporation. D'autre part, la chaudière est entièrement entourée d'une enveloppe en

1. Mémoires et comptes rendus des travaux de la Société des Ingénieurs civils de France. Bulletin de janvier 1906.

tôle fermée de toutes parts, sauf en haut, où il y a deux petites cheminées, et sur le côté, où est une porte pour introduire le combustible. Il n'y a ni grille ni place pour la mettre, le fond de l'enveloppe étant à 22 centimètres seulement en contre-bas du fond de la chaudière.

Par où l'air destiné à la combustion pourrait-il s'introduire? Cette chaudière, telle qu'elle est actuellement et telle que la représentent les dessins du portefeuille, ne pourrait donc fonctionner en aucune manière, à moins qu'on ne suppose que le foyer agissait comme dans un samovar, et alors quelle production de vapeur pouvait-on espérer?

Nous laissons de côté l'absence de soupape de sûreté, omission singulière si, comme le dit M. Lockert, « la conception de la voiture de Cugnot procède des travaux de Papin, dont Cugnot est évidemment le disciple », et celle de tout moyen de faire reconnaître le niveau d'eau dans la chaudière.

Ce sont, quelque importants qu'ils soient, des détails bien secondaires en présence des imperfections radicales de ce générateur, qui nous semblent entraîner une impossibilité absolue de fonctionnement. Il semblerait vraiment que la chaudière dont nous nous occupons, ou n'a jamais été achevée ou n'a pas été faite pour fonctionner; si on ajoute qu'elle reproduit tous les défauts qu'on avait signalés dans le générateur de la première voiture, on reconnaîtra qu'il y a là un mystère auquel nous n'avons jamais vu faire la moindre allusion dans tout ce qui a été écrit sur la machine de Cugnot, même par des écrivains très éminents. M. Lockert qui entre dans des détails très minutieux sur certaines parties de la voiture dont nous nous occupons, laisse entièrement de côté cette question de la chaudière.

La note de M. A. Mallet ouvre des horizons très nouveaux sur la question.

Ce que pensait Séguier

Le mystère est suffisant... néanmoins, embrouillons encore un peu l'affaire.

Séguier, dans son rapport à l'Académie des sciences sur la « Locomotion sur routes ordinaires à l'aide de la vapeur », en date du 4 juin 1866, écrit ceci :

Comme on le comprend déjà, la cause de la locomotion se trouvait en avant du fardier dans cette roue unique qui, pour trouver plus d'adhérence avec le sol, était aidée d'un bandage strié et supportant tout le poids de la chaudière, de son eau, ainsi que du fourneau formé d'une enveloppe de tôle garnie de terre réfractaire; les chaudières à foyer intérieur n'étaient point encore imaginées.

Que signifie ce passage : *Ainsi que le fourneau formé d'une enveloppe de tôle garnie de terre réfractaire.*

Où Séguier a-t-il vu ce dispositif?

Pas sur la voiture conservée dans les galeries des Arts et Métiers, à coup sûr.

A moins alors que celle-ci n'ait subi, depuis 1866, des modifications; fait peu probable.

Que se passa-t-il donc? On peut formuler plusieurs suppositions :

1° La seconde voiture de Cugnot ne fut pas essayée; la chaudière n'était pas achevée : c'est bien celle qui se trouve aujourd'hui aux Arts et Métiers.

(Mais alors, il faut admettre que les témoignages fournis par de Gribeauval, de Saint-Auban, Pouillet renseigné par Molard sont erronés.)

2° La seconde voiture de Cugnot a été essayée.

(Mais alors était munie d'une autre chaudière que celle existant actuellement; peut être celle de la première voiture; peut-être une nouvelle qui, détériorée, fut remplacée en hâte par la chaudière inachevée que l'on peut voir aujourd'hui.)

La chaudière qui fonctionna fut-elle abîmée par les vandales de la Terreur et lui substitua-t-on celle existant actuellement?

Mais alors Séguier invente, et n'a pas vu, comme il le raconte, le fourneau formé d'une enveloppe de tôle garnie de terre réfractaire, puisque celui-ci n'existe pas aujourd'hui et que nous supposons avoir l'engin authentique.

3° La voiture de Cugnot a subi, quant à la chaudière, des modifications depuis 1866.

Mais alors, comment se fait-il qu'on ne le sache pas.

Pour notre part, nous serions assez disposés à croire que la seconde voiture de Cugnot a été essayée; que par suite d'accidents ou de mauvais soins la chaudière a été détériorée; qu'on a remplacé cette dernière, entre la date des dernières expériences et le transfert du véhicule aux Arts et Métiers, par une chaudière commencée, mais qui ne fut jamais achevée; que Séguier, en rédigeant son rapport sur la foi de notes recueillies çà et là, a négligé de vérifier par lui-même l'authenticité de leurs affirmations et a parlé d'un fourneau qui n'existait déjà plus.

Ce sont là toutefois des hypothèses, et le mystère ne sera pas éclairci de sitôt.

Hommage rendu à Cugnot par le général Morin

Quoi qu'il en soit, l'œuvre de Cugnot présente un intérêt capital.

Le général Morin, à la séance de l'Académie des sciences du 14 avril 1851, lui rendait cet éclatant hommage, d'ailleurs très mérité :

Si l'on se rappelle que c'est en 1769 seulement que Watt obtint sa première patente de perfectionnement des machines fixes, dans laquelle il n'est pas question de l'application de la vapeur, et que les premières locomotives de Blenkinsop ne datent que de 1811, on reconnaîtra sans doute comme bien établis, les droits de Cugnot à la priorité de l'application de la vapeur à la locomotion.

Saluons en Nicolas-Joseph Cugnot l'intelligence du précurseur et aussi une gloire nationale ; mais nous ne saurions omettre dans nos élans de reconnaissance la mémoire des Choiseul, des Gribeauval, des Rolland, qui encouragèrent, protégèrent et commémorèrent ses travaux ; du Premier Consul qui sut atténuer la misère de l'obscur novateur, de Molard qui provoqua le dépôt de la précieuse voiture au Conservatoire des arts et métiers, et du général Morin qui consacra définitivement, par ses belles paroles prononcées au sein de l'Académie des sciences, l'importance de la découverte du génial Cugnot.





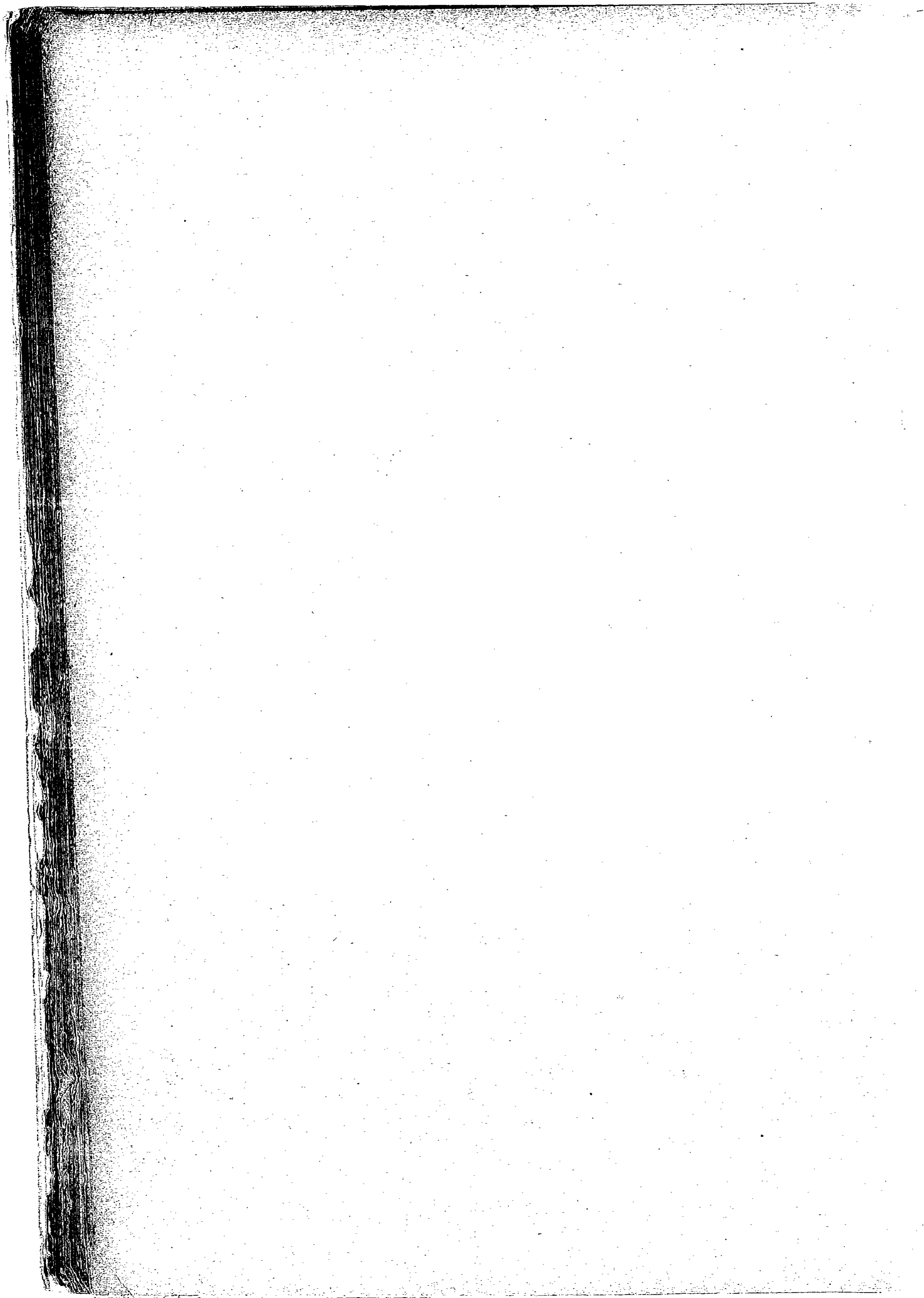
DEUXIÈME PARTIE

Genèse de la Locomotion mécanique

Trevithick et Vivian. — Gurney. — Hancock.

Charles Dietz. — Lotz. — Thomson. — Michaux. — Lenoir.

Ravel. — N.-J. Raffard. — Jeantaud.



CHAPITRE III

Les Diligences sans chevaux en Angleterre

Go ahead! — L'ingénieur et prudent Olivier Evans. — James Watt, l'impuissant. — Le tricycle à vapeur de W. Murdoch. — Richard Trevithick, le plus grand inventeur anglais. — La route et le rail. — Voiture de Julius Griffiths. — David Gordon. — Goldsworthy Gurney, apôtre et martyr! — Sa première locomotive sur route. — Les jambes de secours. — L'aventure de Melksham. — Les taxes et les péages. — Le « Select Committee » de la Chambre des communes. — Service public de Sir Charles Dance. — L'affaire de la route rechargée. — Rapport du « Select Committee ». — Les conclusions. — Walter Hancock. — Premier voyage à Brighton. — Un homme mort de peur. — L'« Enterprise » et les services publics. — Scott Russel. — L'essor. — Une société d'encouragement en 1833. — Un accident grave. — Taxes et prohibitions.

Go ahead!

Sil la France a l'honneur de compter au nombre de ses enfants l'inventeur du premier véhicule qui mérita réellement le nom d'« automobile », il faut reconnaître à l'Angleterre la gloire d'avoir, avant toute autre nation, pressenti l'avenir économique et industriel qu'allait ouvrir l'ère prochaine des voitures à traction mécanique.

L'Angleterre fut, dès l'aube du siècle passé, le berceau d'un mouvement progressiste considérable, et nous ne devons qu'à des circonstances absolument indépendantes de la volonté des novateurs comme de l'opinion publique, l'extrême chance d'avoir, à cinquante années de distance, pu profiter de l'occasion qui s'offrait à nouveau, de prendre les premiers encore la défense, et de faire l'apologie d'une cause qui était appelée à un avenir si colossal!

L'ingénieur et prudent Olivier Evans

L'Amérique, toujours hélas un peu suspecte, paraît cependant fondée à revendiquer pour son Olivier Evans, la première conception — dans le Nouveau Monde — d'un mode de locomotion autre que la traction animale.

Cet Olivier Evans ayant remarqué avec quelle intensité la vapeur était engendrée lorsque les forgerons plongeaient un fer rouge dans un baquet rempli d'eau, songea à utiliser cette force dans des applications matérielles.

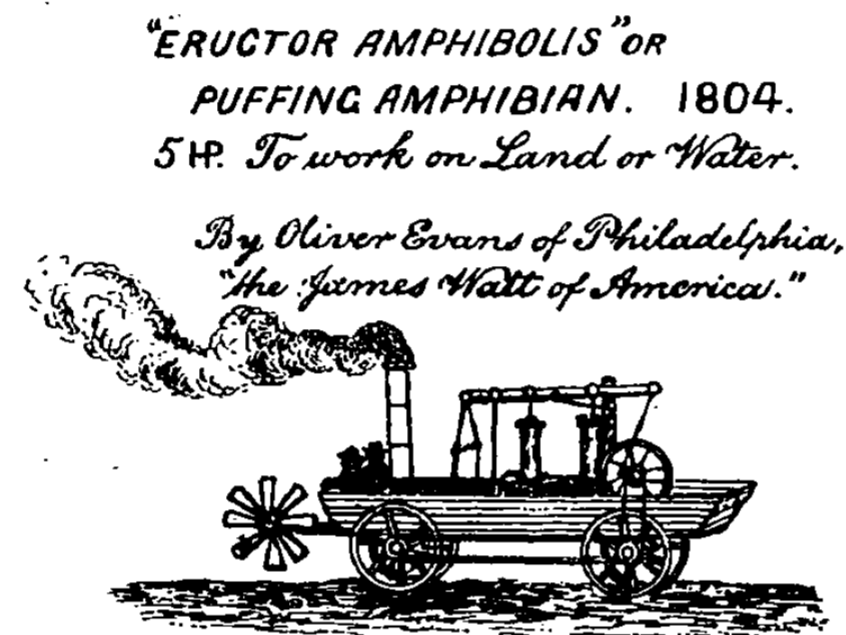
Il imagina un « système », et, en 1786, sollicita de la législature de l'État de Pensylvanie, le droit exclusif de l'employer à faire tourner les moulins et à propulser les voitures.

Le Comité l'écouta avec une patience déférente et toute parlementaire, lorsqu'il traita la question des moulins. Toutefois, on le crut complète-

ment fou, quand il aborda le problème, apparemment considéré insoluble, des voitures à traction mécanique.

En mars 1787, les pouvoirs publics de Pensylvanie lui accordaient l'autorisation demandée pour les moulins, mais s'abstenaient du moindre commentaire concernant la locomotion.

Olivier Evans fut-il plus heureux pour avoir, la même année, obtenu de l'État de Maryland l'autorisation exclusive de construire



LE BATEAU-VOITURE A VAPEUR D'OLIVIER EVANS
(1804)
(Bibl. des Ingénieurs civils)

des voitures à vapeur? Il n'apparaît point qu'il s'en soit servi et, prudemment, Olivier Evans se contenta d'écrire :

Je suis fermement convaincu que le temps viendra où les voitures actionnées par la vapeur seront d'un usage courant, aussi bien pour le transport des passagers que des marchandises voyageant à 15 milles à l'heure, soit 300 milles par jour sur bonnes routes.

Judicieuse prédiction, préférable somme toute à d'infructueux essais!... de telle sorte qu'au lieu de classer aujourd'hui Olivier Evans au nombre des inventeurs malheureux, nous faisons figurer son nom au livre d'or des grands prophètes!

Plusieurs années après, Olivier Evans fut toutefois conduit à employer la traction mécanique dans une circonstance assez curieuse, vers 1804. Ayant construit dans ses ateliers un grand bateau à aubes et étant fort embarrassé pour le faire conduire jusqu'à la rivière, notre inventeur ne trouva rien de mieux que de monter le bateau encombrant sur quatre

roues qu'il actionna par la machine. Cet étrange véhicule, auquel il avait donné le nom d'*Eruktor Amphibolis*, traversa par ses propres moyens, assure-t-on (car rien n'est moins démontré?...), les rues de Philadelphie, et fut mis à l'eau avec l'appareil tout installé.

Fermons la parenthèse sur l'Amérique, et considérons ce qui se passe en Angleterre, au lendemain de l'invention de Cugnot.

James Watt, l'impuissant

L'ordre chronologique nous incite à signaler William Symington, qui revendique avec une certaine apparence de prétention bien fondée, l'honneur d'avoir inventé le premier bateau à vapeur, et qui montra, paraît-il, vers 1786 ou 1787, un modèle de voiture à vapeur à Édimbourg.

Puis voici l'ingénieuse pléiade des Watt, Murdoch et Richard Trevithick dont l'involontaire collaboration fera effectuer un grand pas à la science rudimentaire de la construction des véhicules mécaniques.

James Watt, raconte A.-B. Filson Young, dans son remarquable ouvrage *The complete Motorist*, nourrissait depuis longtemps le projet de fabriquer une voiture actionnée par la vapeur. Il en avait même esquissé un croquis, mais ne put jamais croire à la réalisation de son idée.

N'écrivait-il pas un jour à son associé Boulton :

J'ai là sous les yeux un de mes modèles, et suis résolu à en essayer la fabrication si Dieu veut faire un miracle pour ces voitures... mais je doute fort qu'elles soient jamais d'une utilité quelconque.

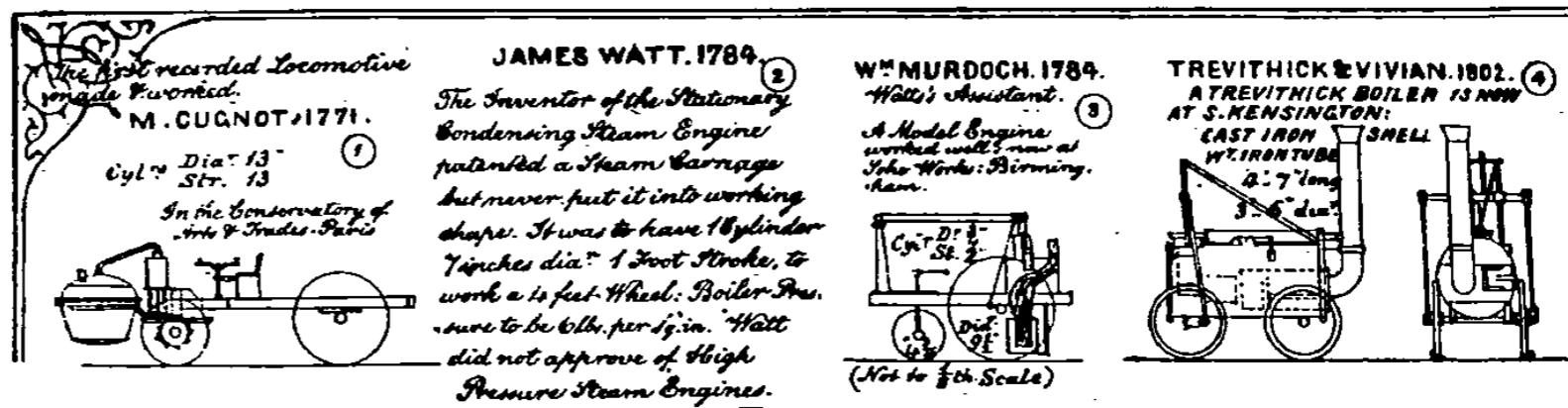
Ce n'était évidemment pas avoir la foi qui provoque la réussite.

Et il est curieux de remarquer, sans attaquer la mémoire de Watt, que s'il fit de sérieux efforts pour réaliser ses projets, on le doit uniquement à la jalousie que lui inspiraient ses subordonnés, Murdoch et Trevithick, et aussi la crainte de voir quelque autre réussir là où il aurait échoué.

Watt prit donc sans conviction un brevet en 1784, pour une voiture à vapeur. Il reconnaissait d'ailleurs qu'elle ne fonctionnerait pas, le cas échéant, et ajoutait que le brevet n'avait d'autre utilité « que de le garantir contre les imitateurs ».

En réalité, Watt était hanté par l'idée de l'auto-locomotion, et ne pouvait se consoler de son impuissance à la mettre à exécution.

Épilogueant sur les à-côtés, s'attardant aux discussions de détail, Watt

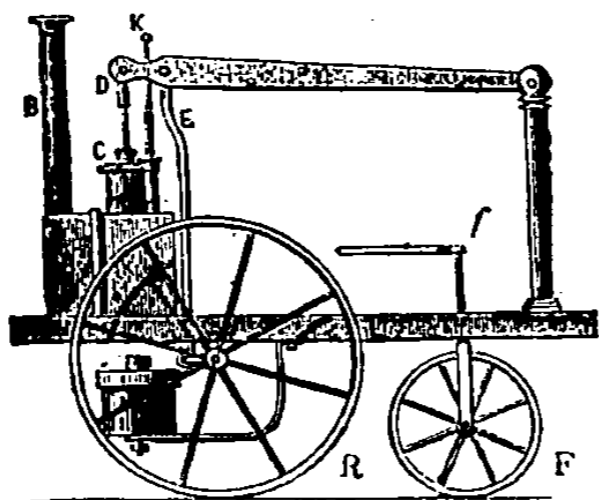


LES PREMIÈRES MACHINES

évita toujours de se mettre face à face avec les difficultés que présentait le problème. Il se préoccupait plus de savoir si le cuivre constituerait un bon métal pour faire une chaudière, que d'étudier un modèle de chaudière légère, et sa théorie préférée, à savoir que « les secousses de la voiture permettraient de se dispenser de remuer le feu », prouve à quelles insignifiances s'attardait son attention.

Il est regrettable que cet homme, dont le nom reste intimement lié à

l'histoire de la machine à vapeur, ait aussi peu fait pour l'avenir de la voiture actionnée par la force merveilleuse qu'il découvrit Denis Papin.



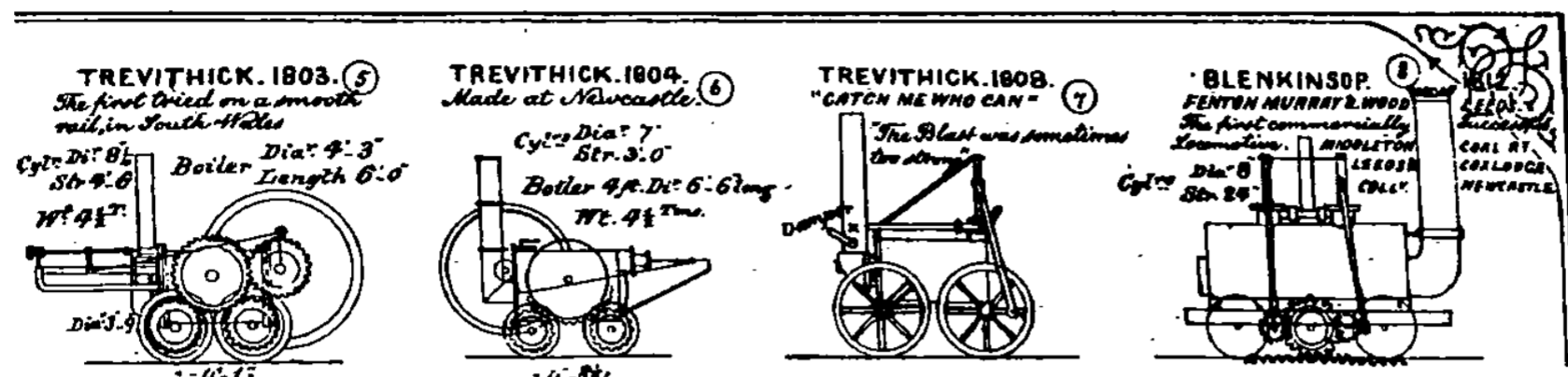
LE TRICYCLE A VAPEUR DE MURDOCH
(1785)
(L. Lockert, *le Technologiste*)

Le tricycle à vapeur de W. Murdoch

La véritable cause des appréhensions et de la jalousie de Watt semble avoir été l'initiative de son modeste collaborateur William Murdoch, qui, dès 1784, avait construit un modèle de voiture à vapeur.

A la vérité, c'était un engin rudimentaire, monté sur trois roues et muni d'un seul cylindre dont le piston se rattachait directement à l'arbre de transmission.

Le premier essai de ce modèle eut des suites fantastiques : L'inventeur l'avait mis en marche par une sombre nuit, sur la route, à l'entrée du village de Redruth, en pays de Galles. Soudain, l'engin échappa des mains de son auteur, et traversa la rue principale à une allure de bolide épouvantant notamment le pasteur, qui méditait dans l'ombre une pieuse lecture. Le saint homme crut avoir vu le diable, et l'on eut quelque peine à le détromper.



ROUTIÈRES A VAPEUR

(Bibl. des Ingénieurs civils)

Pendant deux ans, Murdoch s'acharna à perfectionner son modèle. Il y parvint dans une certaine mesure, et tout joyeux, en 1796, avisait ses « patrons » Boulton et Watt qu'il avait enfin réussi à construire une voiture à vapeur satisfaisante.

Mais ceci alarma tellement la jalousie de Watt, qu'il imposa dès lors un surcroît de besogne à son employé, de telle sorte que celui-ci n'eut plus un instant à lui pour étudier les voitures à vapeur.

Le tricycle de Murdoch fut longtemps conservé. Roulant sur un parquet, il atteignait la vitesse de 6 à 8 milles à l'heure, et les visiteurs de l'Exposition de Londres, en 1851, purent le contempler.

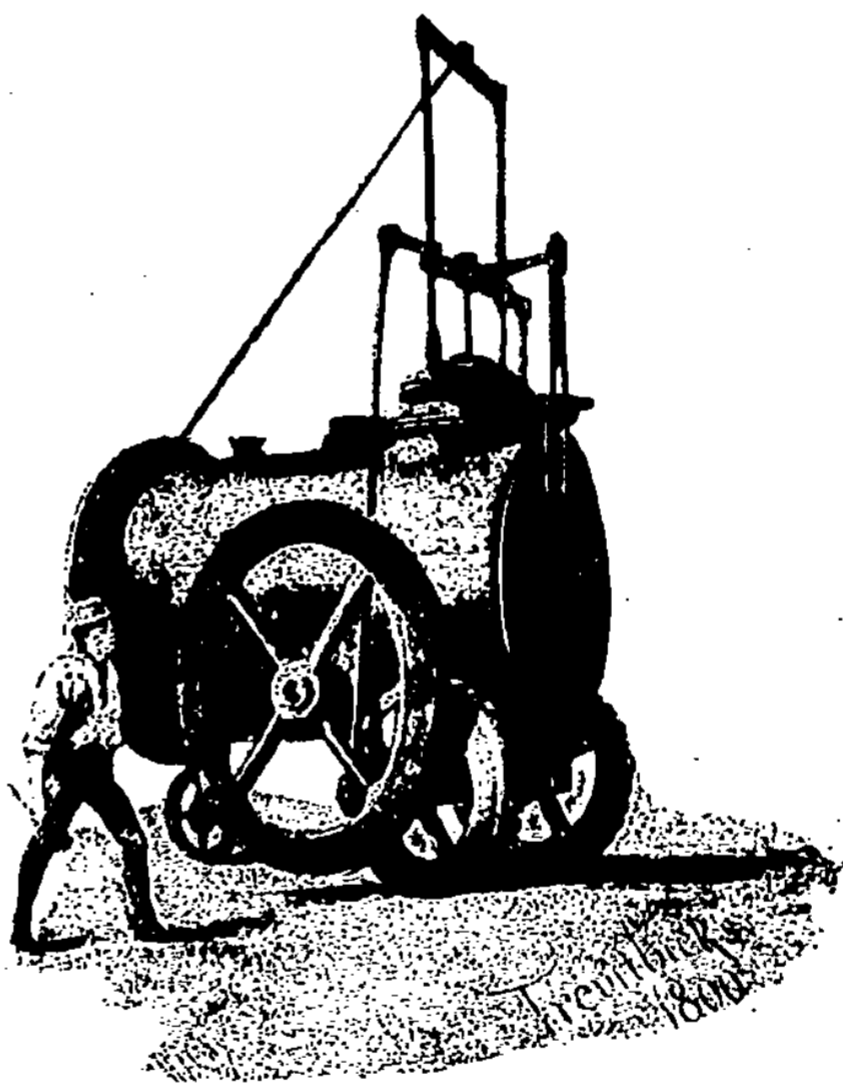
Qu'est-il devenu depuis lors ?

Richard Trevithick, le plus grand inventeur anglais

Richard Trevithick, écrit l'auteur anglais Rhys Jenkins, qui fut peut être le plus grand inventeur de notre pays et l'homme que tous les autres ont justement surnommé le « père de la locomotive », n'était qu'un simple mécanicien, employé aux mines galloises de MM. Boulton et Watt, ayant pour attribution la surveillance de la pompe à épuiser l'eau.

Lui aussi était hanté par l'idée de construire des voitures. Mais, plus persévérant que Watt et moins tracassé que Murdoch, il mit son projet à exécution.

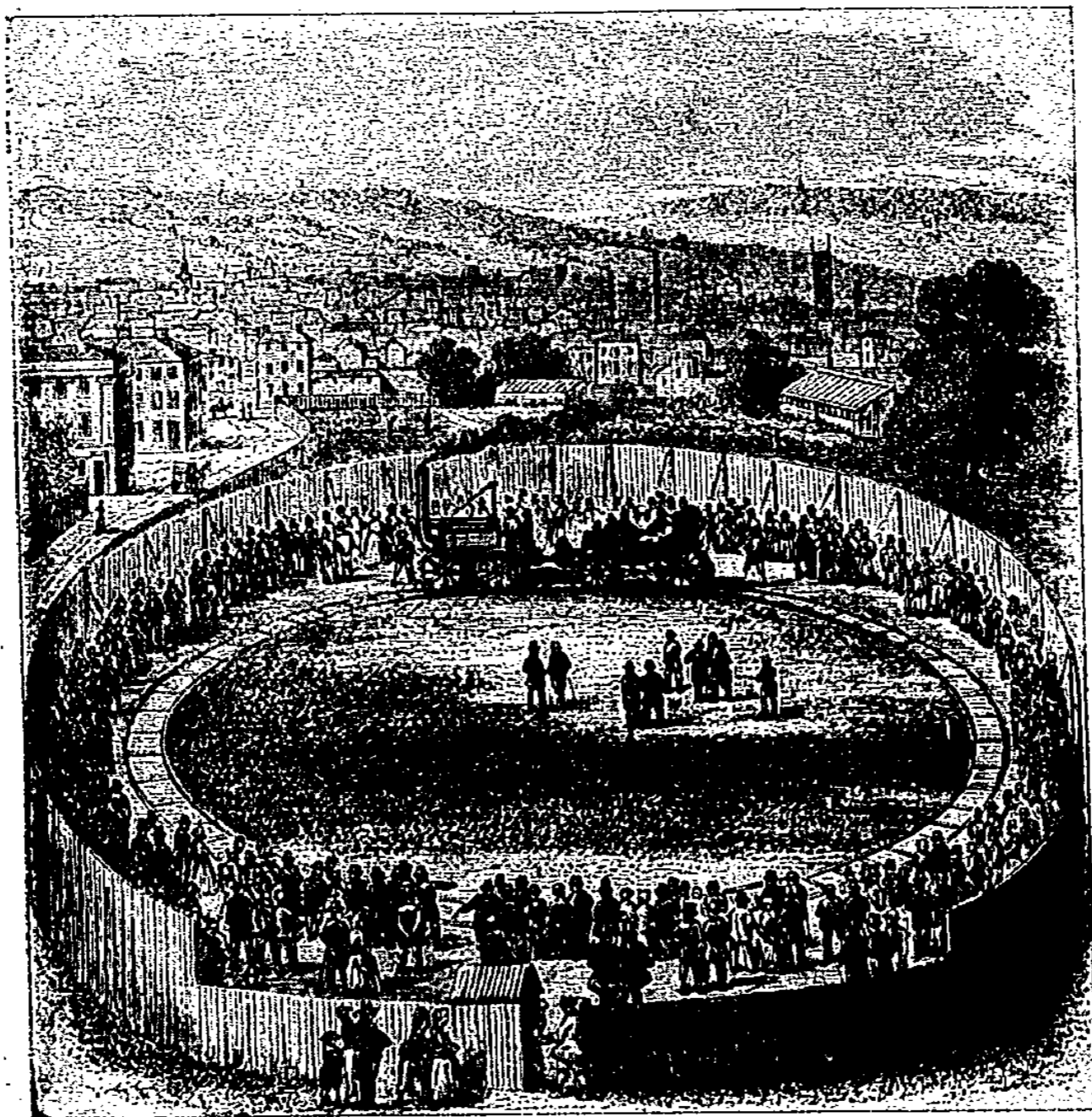
Trevithick est le premier à avoir construit une voiture qui transporta



VÉHICULE A VAPEUR DE TREVITHICK (1800)

des voyageurs sur les routes anglaises ! Son premier modèle date de 1800, et les essais effectués parurent si concluants, que l'audacieux mécanicien n'hésita pas à construire une voiture de dimensions normales qu'il expérimenta à la fin de l'année 1801.

L'engin transportant sept à huit passagers monta



RAILWAY CIRCULAIRE DE RICHARD TREVITHICK (1808)

(Bibl. des Ingénieurs civils)

Camborne Beacon, rampe d'un demi-mille, « à une allure excédant la vitesse d'un homme à pied » !

C'était un succès, et Trevithick, aussitôt, prit un brevet relatif aux perfectionnements apportés par lui à ces sortes de véhicules.

Ce document, qui remonte à 1802, est précieux, car il contient la description d'un appareil permettant de varier la multiplication des engrenages de transmission, se-

lon le profil du terrain, appareil qui n'est autre que le changement de vitesse.

Toutefois, Trevithick et son associé Vivian (car il avait abandonné les mines Boulton et Watt) ne s'adonnèrent pas très longtemps à la locomotion sur route. La traction mécanique sur rails leur parut appelée à un plus grand avenir.

En 1808, Richard Trevithick aménagea dans un terrain vague, à Londres, une sorte de piste circulaire sur laquelle évoluait une locomotive.

On payait pour venir voir cet instrument.

Mais, écrit M. John Isaac Hawkins, dans une lettre rédigée à l'époque, M. Trevithick

avait dépensé tout ce qu'il pouvait dépenser pour l'établissement de la piste et de l'enclos. Et les « shillings » ne venant pas assez vite pour payer les dépenses courantes, il fallut cesser l'exhibition.

Ah ! les malheureux inventeurs !

La fin de cet homme, à qui l'on devait encore d'avoir été le premier à concevoir la « cheminée » pour l'échappement de la vapeur, fut des plus lamentables : La voiture de Trevithick vendue à la ferraille, on utilisa le moteur pour actionner un laminoir à cintrer les cercles de roues chez un fabricant de voitures.

Quand à Trevithick, il meurt peu après de misère, s'étant vu refuser la pension sollicitée.

Sa sépulture, modeste, est due à la charité de quelques-uns des ouvriers qui avaient travaillé à la construction de ses machines, et qui se cotisèrent pour payer une garde nocturne, afin de préserver ses restes de la profanation des voleurs de cadavres.

On oublia bien vite Richard Trevithick, qui, soutenu, aidé, encouragé aurait évidemment concouru de puissante façon au développement de l'industrie mécanique.

... *Povreté empesche les bons esprits de parvenir*, a dit, avec mélancolie, Bernard de Palissy !

La route et le rail

Il ne faut pas être surpris du découragement qui s'empara, au début du dix-neuvième siècle, des novateurs intéressés à la création de la locomotion sur routes. Car ce qui manquait le plus, c'étaient les routes, et l'on comprend l'exclamation inquiète et décevante de Watt : « Au surplus, à quoi pourraient bien servir les voitures à vapeur ? »

Arthur Young, qui fut en Angleterre un grand bienfaiteur de l'agriculture, écrivait à la veille de 1800, qu'il n'y avait que quatre bonnes routes : « De Salisbury à Ronney, du Nord, de Londres à Barnet, de Londres à Chelmsford, et quelques tronçons dans le pays de Galles. »

Le reste consistait en de vagues sentiers, nullement entretenus, où poussaient les broussailles, où croupissaient les eaux de pluie, réels ravins, véritables fondrières par lesquelles le cavalier, même expert, hésitait à s'aventurer.

Aussi faut-il associer, dans l'hommage que nous rendons aux promoteurs de la locomotion mécanique, les noms des deux créateurs de la

voirie anglaise, Thomas Telford, qui conçoit la route empierrée, et Macadam, qui la perfectionne, en la « macadamisant » !

L'établissement des droits de péage — contre lesquels nous nous élèverons bientôt — eut alors cet avantage de procurer des fonds, et l'on put construire un grand nombre de voies nouvelles et convenablement préparées pour la circulation aisée des véhicules.

La « route » apparaît donc en Angleterre presque en même temps que le « rail ». De cette concomitance allait résulter une terrible concurrence.

Disons de suite que la victoire resta au rail, et consolons-nous à l'idée que Michelin créera plus tard le pneu de voiture pour permettre à la route de prendre sa revanche !

Voiture de Julius Griffiths

De 1810 à 1825, quelques inventeurs isolés et obscurs se préoccupent de reprendre les essais de Murdoch et de Trevithick.

Ce sont d'abord, en 1812, William et Edward Chapman, qui, soucieux d'assurer l'adhérence de leur véhicule, brevètent une roue dentée qui mord dans le sol.

Joseph Bramah, sur les plans de Julius Griffiths de Brompton (Middlesex), exécute une voiture à vapeur en 1821. C'est une diligence ordinaire, posée avec ses ressorts sur deux longerons dont les extrémités reposaient sur les deux essieux. Celui d'arrière était muni d'une plateforme qui portait la chaudière et le moteur. Le siège du conducteur surmontait celui d'avant.

Les expériences de ce constructeur réussirent mal.

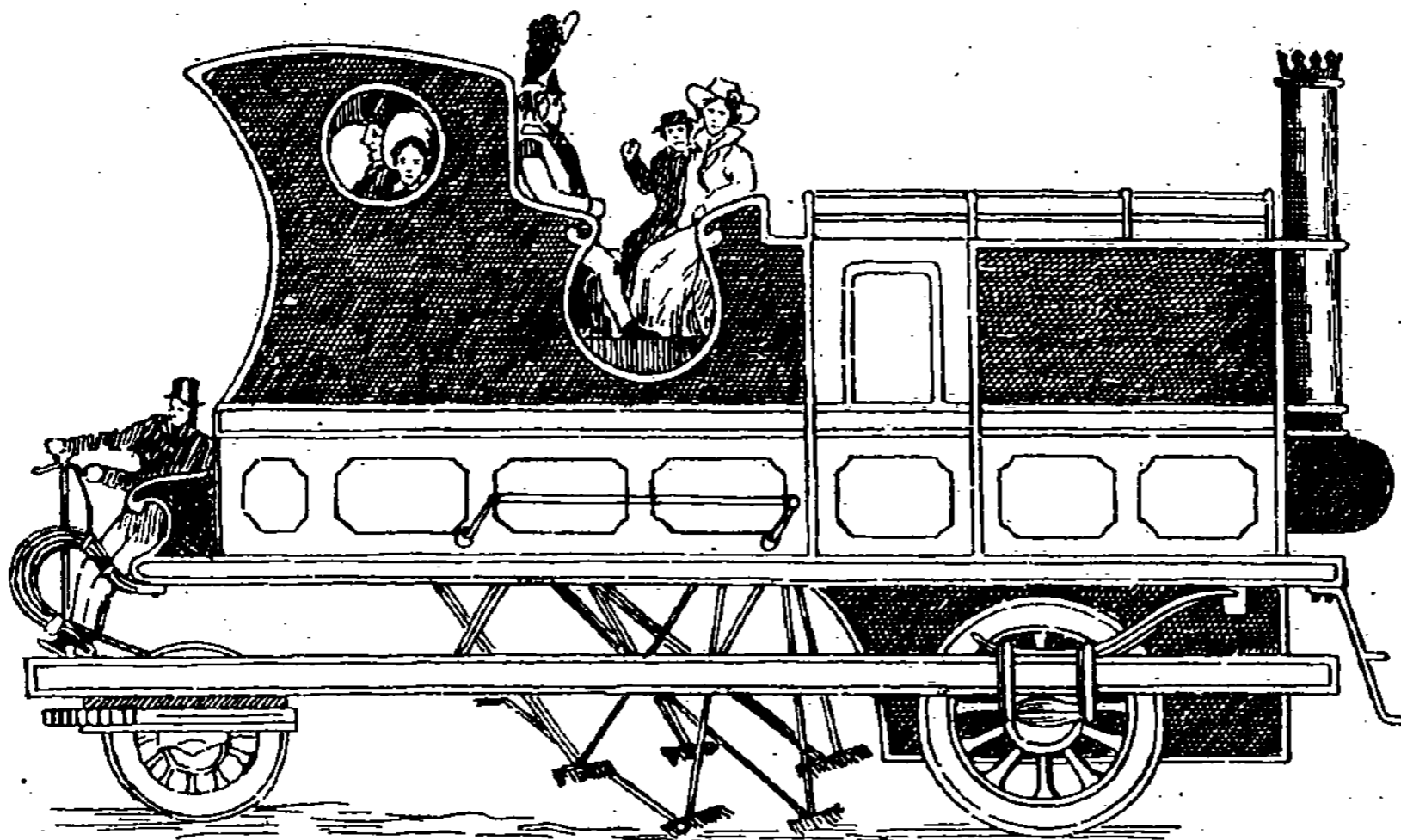
David Gordon

Il semble que l'on est tout particulièrement inquiet à cette époque par la question de l'adhérence des roues au sol.

David Gordon, en 1822, soucieux de l'assurer, imagine des pieds articulés imitant les actions d'un cheval. On en compte six de chaque côté et au milieu de sa voiture. Le célèbre Gurney reprendra, peu d'années après, ce principe, dont il reconnaîtra d'ailleurs rapidement l'inanité.

... Mais ne nous attardons pas à l'énumération des inventions d'ordre

secondaire. Deux noms, en effet, s'imposent dans l'histoire de la locomotion



LA VIE AUTOMOBILE

LES PIEDS ARTIFICIELS INVENTÉS PAR DAVID GORDON

mécanique anglaise, au début du dix-neuvième siècle, noms qui éclipsent tous les autres ¹, Gurney, et Hancock.

Goldsworthy Gurney, apôtre et martyr !

Goldsworthy Gurney, qui vécut de 1793 à 1875, est l'une des plus intéressantes physionomies de la galerie des grands promoteurs de la locomotion mécanique sur routes.

1. A titre documentaire, voici la liste à peu près complète des constructeurs de voitures à vapeur en Angleterre, de 1800 à 1840. Richard Trevithick et Vivian (1802); William et Edward Chapman (1812); Joseph Bramah, Julius Griffiths (1821); David Gordon (1822); Hill, de Londres; Burstall, d'Edimbourg (1824); premier brevet Gurney (1825); Samuel Brown, dont la voiture monte Shooters Hill (1826); Harland, docteur à Scarborough (1828); premier tricycle de Hancock, Sir James Anderson et M. James, dont la voiture roule à 12 milles à l'heure avec quinze voyageurs sur la route d'Epping Forrest; William Denton, dont la locomotive routière ne fonctionna jamais; Ward, qui tente un service public aux environs de Glasgow (1829); Gurney, Ayle et Sunners, dont la voiture fait 20 milles à l'heure (?) avec vingt personnes (1830); Gibbs, inventeur d'un tracteur pour diligence. Sir Charles Dance, entrepreneur d'un service qui fonctionna régulièrement entre Gloucester et Cheltenham (1831); Squire, colonel Marcerone, dont le tracteur effectue en deux heures le trajet de Londres à Windsor, 24 milles avec douze voyageurs; Heaton, dont la voiture fonctionna, entre Worcester et Birmingham, et qui fit, sur la rampe de Luckey 1/8 à 1/9 des expériences de freinage intéressantes; docteur Church, voiture publique entre Londres et Birmingham (1833); Ogle, Frasey, Gatfield, Keny, Palmer, Redman, Jos, Moueton, Phillips, Silk, Smith, Scott Russel, qui fait un service public entre Glasgow et Paisley, etc., etc. (1833 à 1840).

Plus heureux que Murdoch et Trevithick, qui auraient dû trouver en Watt un précieux conseil et un expert collaborateur au lieu d'un adversaire, Goldsworthy Gurney fut sans cesse encouragé, aidé, soutenu par une pléiade d'hommes, quelquefois ses concurrents comme Gordon et Hancock, parfois ses clients comme Sir Charles Dance, toujours ses délégués admirateurs comme les membres du « Select Committee » de la Chambre des communes...

Gurney ne désillusionna en rien ceux qui avaient placé en lui leur confiance et leurs espérances.

Et pourtant Gurney, l'apôtre, fut aussi le martyr ! La cause qu'il soutint et défendit superbement faillit triompher. L'entêtement irraisonné d'un parti rétrograde, et de mesquins intérêts financiers, maladroitement envisagés, eurent à la fois raison des énergiques défenseurs de l'industrie naissante et de l'opinion publique, généralement favorable à la locomotion nouvelle.

Encore une fois, le rail triomphait de la route !

Gurney, originaire, lui aussi, du pays de Galles, décidément fécond en inventeurs, avait, tout enfant, suivi avec beaucoup d'intérêt et d'attention les expériences de Trevithick.

Ayant atteint l'âge d'homme et s'étant rendu compte que les premiers essais de voiture à vapeur avaient mal réussi, par suite de l'insuffisance de la chaudière, Goldsworthy Gurney étudia un système de chaudière perfectionnée.

Sa première locomotive sur route. — Les jambes de secours

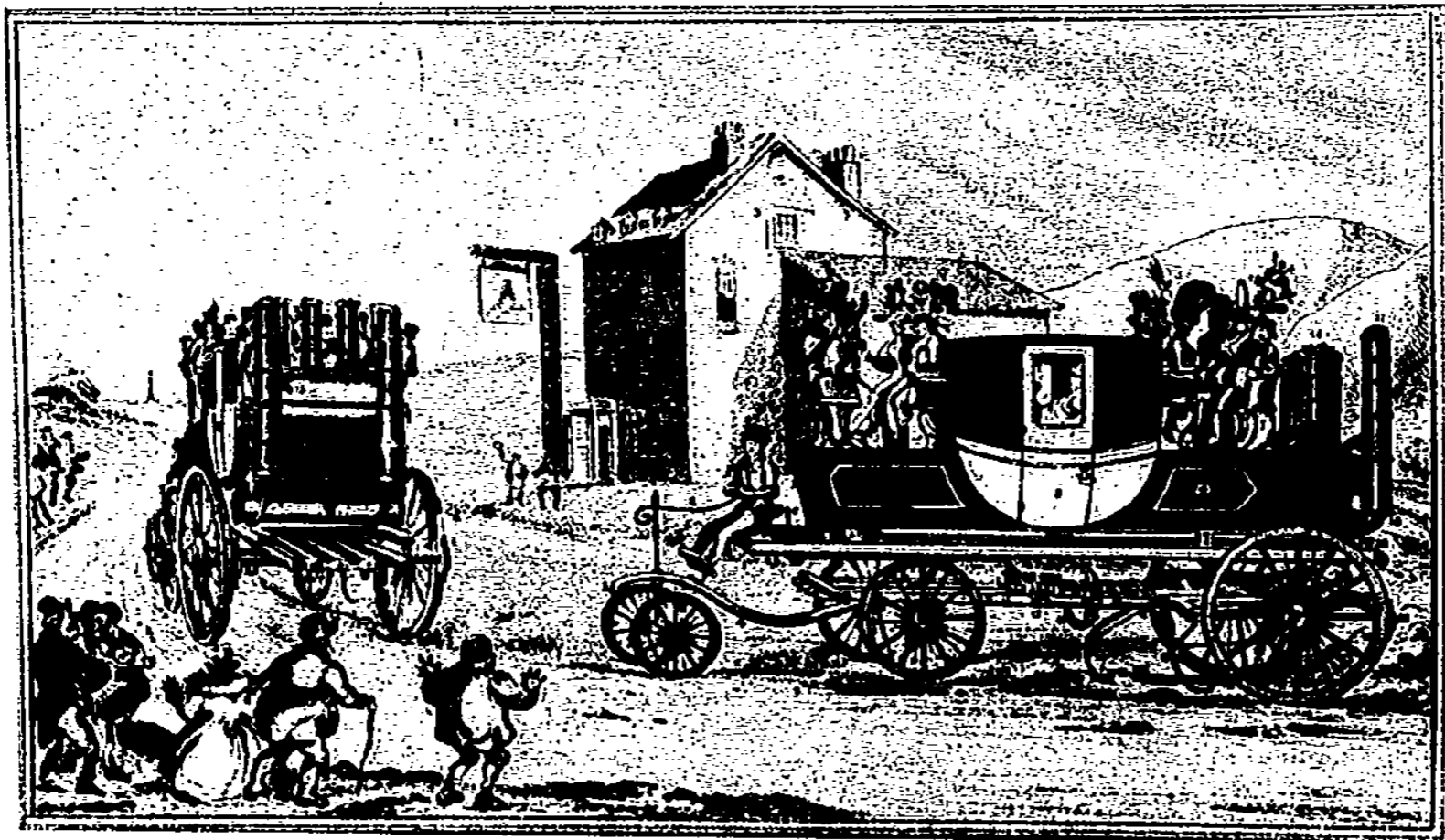
En 1825, Gurney faisait breveter sa première « locomotive sur route », dont la description détaillée parut dans le *Repertory of Arts*, et qui fut construite une année environ après.

On était convaincu, à cette époque, et l'opinion autorisée de David Gordon faisait un peu force de loi en la matière, que le concours de leviers mécaniques aidant au démarrage était indispensable.

Gurney fut tout d'abord aussi de cet opinion, et agrémenta sa première voiture de ces étranges accessoires, mais l'expérience lui apprit rapidement que les « jambes de secours » non seulement étaient inutiles, mais encore gênantes, car comme on ne pouvait les utiliser en même temps que l'effort de traction se transmettait aux roues, elles agissaient après coup, et entravaient plutôt la marche du véhicule.

La première route sur laquelle la machine de Gurney fut appelée à circuler, fut celle d'Edgware. On parcourut ensuite la route de Stanmore, mais peu de fois et dans un simple but d'expérience.

Gurney prit peu à peu de l'assurance, s'en fut à Barnet, Finchley et autres lieux.



VOITURES A VAPEUR DE GURNEY

(Motor Review)

L'aventure de Melksham

Comme tous les novateurs, Gurney, qui avant de passer à la pratique s'était fait, en tant que conférencier, depuis 1822, le défenseur applaudi de la locomotion future, eut maille à partir fréquemment avec l'opposition systématique et l'hostilité nettement avouée des populations rétrogrades et des municipalités arriérées.

La première aventure désagréable dont il fut la victime eut pour théâtre la petite ville de Melksham.

Cette aventure est pittoresquement contée par un des passagers, dans *The United Service Journal* (1829). Laissons la parole à ce témoin en respectant la traduction que donne M. John Grand-Carteret, dans son ouvrage intitulé : *la Voiture de demain*.

A notre arrivée à Melksham, il y avait une foire dans la ville, et les rues étaient remplies de monde. M. Gurney, qui joint à un génie inventif et persévérant les plus aimables qualités de cœur, faisait marcher sa voiture afin de ne blesser personne. Malheureuse-

ment, dans cette ville, les classes inférieures du peuple étaient fortement prévenues contre le nouveau moyen de transport. Excitée par les postillons qui pensaient que l'adoption de la voiture de M. Gurney compromettrait leurs moyens d'existence, la multitude qui encombrait les rues s'ameuta contre nous, nous accabla d'injures et nous lança des pierres. Le timonier et un autre de nos hommes furent gravement blessés à la tête. M. Gurney ne crut pas pouvoir poursuivre sa route, tandis que deux de ses meilleurs ouvriers avaient besoin de secours chirurgicaux. Il fit entrer le chariot dans la cour d'un brasseur nommé M. Sles, et, pendant la nuit, il la fit garder par des constables, avec l'autorisation des magistrats. Le lendemain, nous nous remîmes en route pour Bath, sous escorte.

De tels incidents n'étaient pas faits pour décourager un homme convaincu, de l'espèce de Gurney. Il continua ses expériences et triompha successivement de rampes réputées très dures, telles que Highgate Hill, Stanmore Hill, Brockley Hill.

... Sans que, constate-t-il, les roues aient le moindre patiné, et qu'on ait éprouvé un seul instant le besoin d'utiliser les « jambes de secours ».

Les taxes et les péages

Toutefois, l'opposition se faisait de plus en plus vive, et à mesure que les véhicules se perfectionnaient, la persécution — le mot n'a rien d'exagéré — s'affirmait de plus en plus inacceptable.

Plusieurs « arrêtés » avaient été arrachés au Parlement ignorant, par les municipalités hostiles. Des droits excessifs étaient prélevés sur les voitures à vapeur à leur passage. Ils s'élevaient, dans certains endroits, à 2 livres sterling par véhicule, et à chaque fois qu'on passait !

... Or, on devait ces dispositions, tendant tout simplement à l'anéantissement de l'industrie naissante, soit aux municipalités, comme nous l'avons déjà dit, qui ne saisissaient pas tout l'avantage qu'il y aurait à faciliter les relations interurbaines, soit aux agriculteurs et aux éleveurs, gentlemen farmers que Gurney qualifie de *horse-jockeys*.

Plus tard, en dépit de l'opinion publique convaincue par des expériences répétées et concluantes, en dépit même du vœu émis par une commission spéciale de membres du Parlement, les gros financiers intéressés dans les Compagnies de chemins de fer, obtiendront du gouvernement, non pas immédiatement la loi prohibitive qu'ils souhaitaient de voir promulguer à l'égard des voitures à vapeur, mais l'accroissement constant des péages qui auront, dans la pratique, les mêmes conséquences désastreuses que l'interdiction légale.

Le « Select Committee » de la Chambre des communes

Tandis qu'il achevait de construire pour le compte de Sir Charles Dance, un riche et avisé protecteur de l'industrie nouvelle, trois voitures à vapeur destinées à effectuer un service de transports publics entre Gloucester et Cheltenham, Goldsworthy Gurney parvenait à émouvoir le Parlement, et à obtenir la nomination d'une délégation spéciale de la Chambre des communes, ayant pour mission d'examiner sérieusement la question des voitures à vapeur, délégation qu'on intitula le « Select Committee ».

Ceci se passait en 1834.

La plupart des constructeurs de voitures à vapeur, et ils commençaient à être nombreux, furent successivement entendus par le « Select Committee », dont les séances durèrent environ un trimestre, et qui procéda, empressons-nous de le reconnaître, avec une scrupuleuse minutie et une entière bonne foi.

Il va sans dire que Gurney fut longuement et attentivement écouté.

Gurney prétendit avoir rarement des pannes ; toutefois, il reconnaît que ses tubes de chaudières éclatèrent souvent, tant qu'il employa de la tuyauterie ordinaire.

Ayant perfectionné ses tubes et rendus ceux-ci plus résistants, on n'eût plus à déplorer ces éclatements dans l'avenir.

Un membre du « Select Committee » demande à Gurney :

— Avez-vous eu des accidents graves ?

— Jamais, répond-il, sauf celui de Highate Hill, en 1826. Cet accident se produisit ainsi :

Ma voiture n'était pas bien en état, relativement à ce qui concerne les appareils de freinage. Le véhicule monta la côte, contrairement aux prévisions des personnes présentes. En arrivant au haut, les mécaniciens étaient si joyeux qu'ils négligèrent d'enrayer la roue et la voiture se mit à descendre sans frein. Il devint difficile de la diriger ; elle alla buter contre une grosse pierre et versa. C'est le seul accident qui me soit arrivé personnellement.

Je crois que Sir Charles Dance a versé aussi une fois.

Ce sont là les uniques événements graves à ma connaissance.

Service public de Sir Charles Dance. — L'affaire de la route rechargée

Goldsworthy Gurney profita de ce qu'il était entendu... et écouté par le « Select Committee » pour s'élever avec indignation contre les droits prohibitifs qui grevaient outrageusement le budget des entrepreneurs de services publics, et aussi pour déplorer amèrement l'attitude hostile des

municipalités qui auraient au contraire dû prêter leur appui aux promoteurs de la locomotion nouvelle.

L'affaire de la « route rechargée » entre Gloucester et Cheltenham lui tient particulièrement à cœur, et cela se comprend.

En février 1831, Gurney avait fourni, comme nous l'avons déjà dit, à Sir Charles Dance, trois voitures de son système pour effectuer un service



LA VOITURE DE SIR CHARLES DANCE

public entre Gloucester et Cheltenham. Le service fonctionna avec une régularité absolument inespérée, et les moins optimistes pouvaient voir là la consécration définitive de

l'opportunité des transports mécaniquement actionnés.

Or, à la veille de la réunion du « Select Committee », c'est-à-dire en juin (le service de voitures fonctionnait depuis février), l'infortuné constructeur reçoit de l'ingénieur préposé à la surveillance des engins circulant entre Gloucester et Cheltenham, la lettre suivante dont il donna lecture aux membres du Comité.

A Goldsworthy Gurney Esq.

Gloucester, 23 juin 1831.

Cher Monsieur,

J'ai le vif regret de vous informer que nous avons cassé l'essieu arrière.

Hier matin, nous avons trouvé la route chargée de pierres roulantes sur une longue distance aux environs de la borne du mille numéro 4.

La voiture passa outre avec difficulté une première fois, puis une seconde, mais sans accident, et la troisième fois l'effort provoqua la rupture de l'essieu. Les voitures à chevaux ont été arrêtées au milieu des cailloux. L'employé de la succursale de la Banque d'Angleterre, venu ce matin par la malle-poste dit qu'elle a été arrêtée aussi. M. Todd, de Cheltenham, dit qu'il a dû descendre de la diligence, et venir à pied jusqu'en ville ; que les chevaux ne pouvaient sortir la voiture de ce mauvais passage.

Le « Champion » de Londres, un léger coche à quatre chevaux s'y aventura et tandis que le conducteur fouettait ses chevaux pour en sortir, les harnais se rompirent.

Les chariots doivent requérir des chevaux de renfort. En fait, ces façons de procéder sont anormales.

On éprouve néanmoins une certaine satisfaction à constater que la vapeur a permis de passer là où les chevaux étaient impuissants, et j'espère que l'essieu sera rapidement réparé.

Il court des bruits curieux ici : On raconte que ce sont les propriétaires de diligences qui ont ainsi mutilé la route. Je suis persuadé toutefois qu'il n'en est rien. Ces personnes sont bien trop honorables pour être capables d'accomplir un acte de cette nature. Je crois que personne n'ignore qui est au fond de l'affaire.

Nous avons malgré cela fait trois cents quatre-vingt seize journées de service régulier, couvrant 3 644 milles en tout. Notre dépense en coke s'élève à 78 livres sterling. Un tiers de ce coke a été consommé pendant les mouvements et essais alors que nous ne marchions pas utilement.

J'ai démonté la voiture pour refaire l'essieu et j'estime la machine en excellent état.

A l'exception des bavures sur les engrenages, on ne trouve nulle part de traces, d'usure.

Je suis, cher Monsieur, votre dévoué et obéissant

JAMES STONE.

Gurney ne dissimula pas sa façon de penser, à savoir que l'administration municipale avait fait recharger la route à une époque anormale pour lui causer du désagrément.

Et dire, s'écrie-t-il douloureusement, que je venais d'exposer à cette municipalité, dans un rapport en date du 20 de ce mois, tous les avantages que la contrée retirerait prochainement de la régularité et de la rapidité de ce service !

Cette dernière tracasserie eut d'ailleurs pour résultat de décourager Sir Charles Dance, qui renonça définitivement à ce service et revint à Londres avec sa voiture. Il la donna à cette époque à réparer chez le carrossier Maudslay ; celui-ci apporta divers perfectionnements qui furent l'origine des brevets pris ultérieurement par « Maudslay Sons and Field » avec adjonction des noms de « Sir Charles Dance et Gurney ».

Rapport du « Select Committee »

Poursuivant son œuvre, le « Select Committee » continuait cependant ses enquêtes. En octobre 1831, paraissait, tout à l'honneur de ses auteurs, le rapport qui prouve par sa teneur, que s'il n'avait dépendu que des délégués de la Chambre des communes, l'industrie automobile aurait, en 1830, pris un phénoménal essor.

Le « Select Committee » avait été institué pour procéder à une enquête relative au montant des taxes et impositions, dont devraient être grevés les véhicules à vapeur, circulant sur route et destinés aux transports publics. Il avait pour mission de se renseigner sur l'importance des impôts, alors payés par les propriétaires de ces véhicules. Enfin il devait examiner quel était l'avenir éventuel du nouveau mode de locomotion.

Le rapport¹, rédigé par les soins du colonel Torrens après avoir hautement apprécié l'apparition des véhicules mécaniques et signalé l'opposition irraisonnée des agriculteurs et des municipalités, envisageant la question des taxes, constate qu'elles sont exorbitantes. Il est dit en effet :

Sur la route de Liverpool à Prescott, la voiture de M. Gurney paie 2 livres sterling 8 shillings, alors qu'une diligence ne paie que 4 shillings.

Le même véhicule, sur la route de Bathgate, doit acquitter 1 livre sterling 7 shillings 1 penny de droits tandis que l'on se contente de demander au coche 5 shillings.

On taxe Gurney à 2 livres sterling entre Ashburnham et Totness, mais une voiture à quatre chevaux circule librement moyennant 3 shillings.

La proportion sur les routes de Teignmouth et de Dawlish, est de 12 shillings à 2 shillings.

Ces taxes étaient calculées par les municipalités de la façon suivante :

- 1° Droit proportionnel sur le poids de la voiture et la charge utile ;
- 2° Sur le nombre de voyageurs ;
- 3° Sur la puissance en chevaux-vapeur² ;
- 4° Sur le nombre de roues ;
- 5° Un droit fixe.

Le Comité, peu partisan de ce principe de répartition, propose que ces impositions soient supprimées pendant *trois années*, et qu'à leur lieu et place soient appliqués les tarifs provisoires suivants, recommandés par le Comité.

Première catégorie. — Voitures à vapeur légères, et par suite n'abimant pas les routes rapides et transportant au maximum six voyageurs, taxe équivalant à celle imposée aux voitures à deux chevaux.

Deuxième catégorie. — Toutes autres voitures à vapeur (excepté celles destinées au transport exclusif de marchandises, et marchant très lentement). Taxe équivalant à celle imposée aux voitures à quatre chevaux.

Les conclusions

L'éminent rapport du colonel Torrens, qui fut dans son ensemble adopté et fait sien par le Comité, s'achevait par la profession de foi suivante.

Nous demeurons, après enquête scrupuleuse, convaincu que :

- 1° Les voitures actionnées par la vapeur sur les routes ordinaires peuvent atteindre une vitesse moyenne de 10 milles à l'heure ;

1. *Rapport du Select Committee of the House of Commons, sur les voitures à vapeur en 1831, après avoir entendu les déclarations des personnalités suivantes, sur la question : MM. Goldsworthy Gurney, Walter Hancock, John Farey, Richard Trevithick, Davis Gilbert M.-P., Nathaniel Ogle, Alexandre Gordon, Joseph Gibbs, Thomas Telford, William A. Summen, James Stone, James M. Adam, John M. Neil, Colonel Torrens.*

2. Les municipalités de Liverpool et de Prescott avaient obtenu du Parlement le droit de taxer les voitures à vapeur, à raison de 1/6 par cheval-vapeur, impôt monstrueux qui n'aurait pas été plus élevé, s'il s'était agi d'enrayer un danger national, d'éviter une calamité publique! (*Commentaire du « Select Committee »*).

- 2° Qu'à cette vitesse moyenne, elles ont transporté plus de quatorze voyageurs ;
- 3° Que leurs poids, y compris la machine, le charbon, l'eau et les accessoires peu être inférieur à 3 tonnes ;
- 4° Qu'elles peuvent monter et descendre des rampes d'une inclinaison considérable avec facilité et sécurité ;
- 5° Qu'elles sont parfaitement sans danger pour les voyageurs ;
- 6° Qu'elles ne sont pas (ou ne doivent pas être, lorsque bien construites) une gêne pour le public ;
- 7° Qu'elles deviendront un mode de locomotion plus rapide et plus économique que la traction animale ;
- 8° Que (étant donnée la largeur de leurs roues plus grande que celle des autres voitures ordinaires, et qui endommagent moins la route que les sabots des chevaux), ces voitures occasionneront moins de dégâts que les véhicules à traction animale ;
- 9° Que le montant des taxes imposés actuellement aux véhicules à vapeur empêchera leur emploi sur bien des itinéraires, si on permet de continuer la perception de ces taxes si élevées.

Hélas, en dépit des conclusions favorables du « Select Committee », la situation ne changea guère.

Gurney, dont la persévérance est décidément inlassable, rédige, en 1832, un rapport important sur la situation des voitures à vapeur, dont Sir Charles Dance, ainsi qu'il résulte d'une lettre en date du 3 février, approuva hautement la teneur, puis il adresse à sir George Cayley, président de la Chambre des communes, une nouvelle pétition tant relative au dégrèvement espéré des droits de péage, qu'à la déchéance éventuelle de ses propres brevets dont il ne peut continuer l'exploitation.

Ce fut en vain, car si la requête de Goldsworthy Gurney, soumise au « Select Committee », fut prise en considération pour la forme, les membres de la Chambre des communes étant en fin de session, la Chambre se contenta d'émettre, le 17 juillet 1834, le vœu que la question soit examinée avec soin dès la réouverture de la prochaine législature.

Walter Hancock

Plus persévérant encore que Gurney, le constructeur Walter Hancock (1799-1852), tient une grande place dans l'histoire actuelle.

Les voitures de Gurney marchaient bien, mais leur agencement un peu compliqué pouvait donner lieu à des dérangements.

Celles de Hancock étaient certainement plus simples, et d'un maniement plus facile.

Le nombre de véhicules mis en circulation par ce constructeur est véritablement considérable et extraordinaire pour l'époque ¹.

On demeure confondu en songeant qu'en 1830, la locomotion mécanique en Angleterre, avait atteint un développement qui ne fut égalé en France « berceau de l'industrie » que vers 1895, pour ne pas dire 1896!

C'est en 1831 que l'ingénieur Walter Hancock fit l'essai de deux modèles de ces voitures qu'il appela les *Infants* et les *Autopsus*.

Le premier nom, raconte Baudry de Saunier dans les *Petites Annales du cycle et de l'automobile* était assez bien choisi. Byron avait chanté les aventures de Don Juan, et Victor Hugo venait de mettre en scène les exploits d'Hernani; au plus fort de la période romantique, les mots qui avaient une désinence espagnole sonnaient agréablement aux oreilles de tous les peuples de l'Europe. En revanche, la seconde désignation paraissait plus difficile à expliquer. C'était une singulière façon d'encourager les voyageurs à essayer un nouveau mode de transport, que d'évoquer l'image de l'opération qui avait chance d'être faite sur leur personne.

Les *Autopsus* ne justifèrent que trop ce nom de mauvais présage. Les accidents se suivaient de près sur la route de Londres à Brighton. Les machines à vapeur étaient encore loin d'avoir reçu les perfectionnements qui leur ont été donnés dans la suite et elles éclataient avec une désastreuse facilité.

Les *Infants* et les *Autopsus* ne renversaient pas les murailles comme la voiture de Cugnot, mais les voyageurs qui usaient de ces dangereux moyens de locomotion n'étaient jamais bien sûrs d'arriver vivants à destination.

1. Brevets et voitures de Walter Hancock.

1825. Premier brevet pour chaudière. — 1827. Deuxième brevet pour chaudière.

1829. Première voiture. Phaéton tricycle pouvant transporter quatre personnes fonctionna bien pendant ses nombreux voyages dans Epping Forrest, Paddington, Whitechapel, Hounslow, Croydon.

1831. Deuxième voiture : *The Infant I*, char à bancs couvert.

1832. Troisième voiture : *The Infant II*, même forme que la voiture précédente, munie cependant de deux banquettes en plus, transporte quinze voyageurs et circule entre Strafford et Londres. (Ce type fut conservé par Hancock qui, en ne lui laissant qu'une banquette à l'avant, en fit une sorte de phaéton pour son usage personnel avec lequel il circulait dans Londres par les rues et les parcs sans que les chevaux aient jamais été effrayés sur son passage.

1832. Quatrième voiture : *Erin*, construite pour le compte de la Steam Coach C^e, Greenwich-London. Remorquait trois omnibus et une diligence contenant ensemble cinquante voyageurs.

1832. Cinquième voiture : *Enterprise*, vaste omnibus qui desservit Paddington.

1834. Sixième voiture : *Era*, grande voiture destinée au service public, après avoir circulé sur l'itinéraire Cité-Paddington; fut envoyée à Dublin où elle atteignit un jour la vitesse de 18 milles à l'heure.

1834. Septième voiture : *Autopsy*, sorte de grand coupé fermé, qui pouvait contenir six voyageurs et fit le service entre Finsbury-Square et Pentonville.

1835. Huitième voiture : *Drag*, remorqueur à dix places construit pour le compte de M. Wogtlander, directeur d'une société de transports à Vienne (Autriche).

1836. Neuvième voiture : *Automaton*, grand véhicule à quinze places du modèle de l'*Infant II*.

En résumé, Hancock avait construit huit voitures susceptibles de transporter cent seize voyageurs, non compris les conducteurs.

L'auteur de ces lignes manque un peu d'indulgence pour ce pauvre Hancock, dont les voitures ne firent jamais mourir que « de peur » un seul homme... et encore on verra plus loin dans quelles conditions cet accident bizarre se produisit.

Au contraire, et l'on peut s'en étonner, les voitures à vapeur du célèbre ingénieur anglais fonctionnaient dans des conditions de sécurité telles, qu'au milieu des embarras et en dépit des embûches imprévues qui naissent à chaque instant, aujourd'hui comme autrefois, au milieu des routes et rues fréquentées, elles évoluaient obéissantes, souples, maniables selon les intentions de leur conducteur.

Premier voyage à Brighton

Un des premiers voyages de Hancock fut entrepris avec l'*Infant II*, en octobre 1832. On devait aller de Londres à Brighton.

Le mercredi 31 octobre, la voiture à vapeur vint, par ses propres moyens, de Stratford, parcourant les rues encombrées de la cité, et réglant sa vitesse, selon les circonstances et selon qu'elle suivait ou dépassait les autres véhicules.

Elle prit ses quartiers généraux sur la route de Blackfriars, pour se préparer à la journée du lendemain.

Accompagné par un homme de science de mes amis, raconte Alexander Gordon¹, un officier de marine des plus distingués, je me joignis aux invités de M. Hancock le matin. Nous étions onze passagers en tout. Nous partîmes à l'allure de neuf milles à l'heure, la voiture conserva cette allure jusqu'à ce que nous arrivions à Redhill. Pour gravir cette côte dans la mauvaise saison, les cochers réquisitionnent six chevaux. Nous la montâmes à 5 ou 6 milles à l'heure.

L'insuffisance des provisions de coke et d'eau troubla quelque peu le plaisir de cette promenade. Nous fûmes en vérité obligés de pomper de l'eau, au moyen des manches à eau flexibles de M. Hancock, dans tous les marécages et ruisseaux que nous rencontrions.

Au retour, le jour suivant, notre vitesse moyenne fut supérieure à celle de la veille et nous gravîmes même une rampe, longue d'un mille à l'allure de 17 milles à l'heure!

Ce voyage fut effectué une autre fois, les 11 et 12 septembre 1834, en présence de nombreuses personnalités.

Certes, ajoute Alexander Gordon, l'aller à Brighton et le retour à Londres prirent un

1. *A treatise upon elemental locomotion and interior communication, wherein are explained and illustrated the history, practice and prospect of Steam Carriages...* by Alexander Gordon Esq. Civil Engineer. (London, printed for Thomas Tegg et Son. Cheapside, 1834).

certain temps si l'on tient compte des arrêts nécessités par les ravitaillements. Quant à la marche utile, elle n'excéda pas six heures dans un sens comme dans l'autre.

Un homme mort de peur

L'accident fatal dont nous parlons plus haut, mais dont la responsabilité n'incombe que par ricochet à la voiture à vapeur, se produisit tandis que l'on construisait l'*Enterprise*.

Hancock le raconte lui-même dans ses mémoires ¹, et le fait fut également rapporté dans le numéro du 1^{er} janvier 1833, du journal *The Kent and Essex Mercury*.

Le jeudi 20 décembre 1832, par suite du calage imprévu des soupapes, la chaudière de l'*Enterprise*, alors en construction aux ateliers de Shatford, éclata soudainement.

On accourut au bruit, et l'on constata avec désespoir que l'ingénieur Outridge, employé chez Hancock, gisait à ses côtés, inanimé.

En vain s'efforça-t-on de le ranimer. Le malheureux était mort. Comme son corps, palpé en tous sens, ne portait aucune fracture et ne présentait pas même de traces de contusions, on supposa qu'il avait été atteint aux poumons par un jet brûlant de vapeur, juste au moment où il « aspirait » pour respirer.

Deux jours après, le coroner d'Essex vint à Harrow Inn, où reposait le cadavre, pour faire les constatations légales, et avec lui, le médecin.

Or, ce dernier, après un long examen, conclut qu'Outridge était mort de peur. Le pauvre homme, en effet, avait une mauvaise santé. Il était rentré à l'usine, le matin même de l'explosion, à la suite d'une longue absence provoquée par la maladie, et l'émotion occasionnée par l'accident de chaudière, avait eu raison de sa frêle existence!...

L'« Enterprise » et les services publics

L'*Enterprise*, destinée au transport public de voyageurs entre la Cité et Paddington, fut achevée le 26 janvier 1833, et commença son service au mois d'avril.

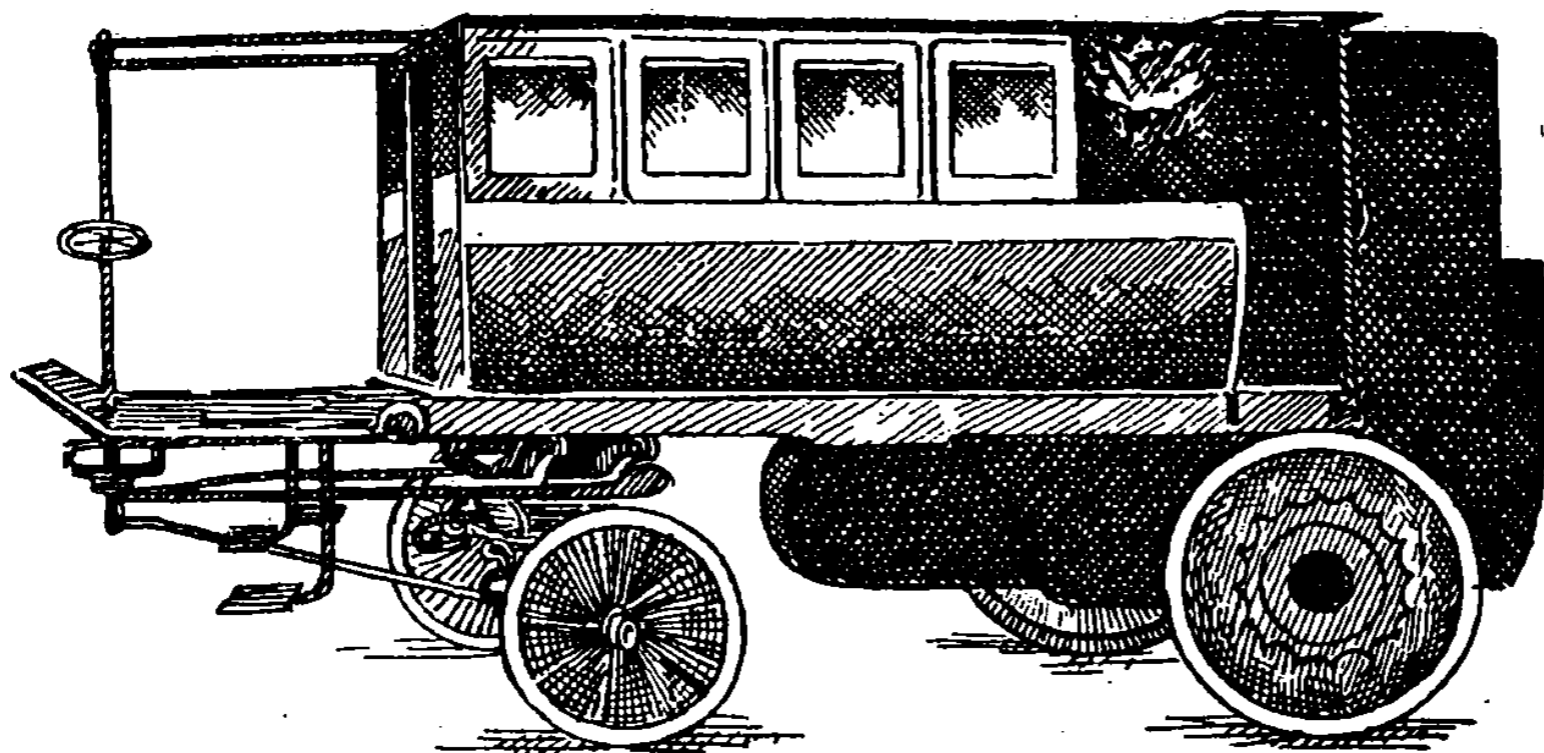
Il nous a semblé intéressant de reproduire, à l'occasion de ce service,

1. *Narrative of twelve years' experiments. 1824-1836.* Walter Hancock Esquire, published by John Weale, architectural library. High Holborn-London, and J. Mann-Cornhill, 1838.

un extrait du tableau de marche, tel qu'il fut établi par les entrepreneurs, pendant une période d'une dizaine de jours.

1833	TABEAU DE MARCHE	Milles parcourus	Temps total	Arrêts	Temps de marche utile
22 avril.	De City Road à Paddington puis à London Wall, et retour à City Road	10	68 h.	18 h.	40 h.
23 —	De City Road à Paddington et retour.	8,5	71	9	62
24 —	— — — — —	»	64	11,5	53
25 —	De City Road à Paddington et retour (au milieu de Pentonville Hill, l'excès de pression de vapeur provoque la rupture d'un piston).	»	»	»	»
26 —	(Montage d'un nouveau piston deux fois plus résistant que le précédent) : De City Road à Paddington	8,5	49	5	44
27 —	— — — — —	»	50	5,5	44,5
29 —	— — — — —	»	51	5,5	46,5
30 —	— — — — —	»	51	6,5	45
1 ^{er} mai	De City Road à Paddington puis à Finsbury Square, et retour à City Road.	10	78	15	63
2 —	— — — — —	»	67	9	58
3 —	— — — — —	»	79	18	61

A l'occasion de ce service public, Hancock fut poursuivi pour avoir mis en circulation une voiture destinée à un service public, non autorisée à



LA VOIX AUTOMOBILE

L' « ENTERPRISE » DE HANCOCK

circuler. A la vérité, il avait bien fait les démarches nécessaires, mais la réglementation ne prévoyant pas le cas des voitures à vapeur, la « licence » n'avait pu lui être accordée. Cruelle impasse, insoluble difficulté administrative qui contribua à dégoûter le novateur.

Et, cependant, Hancock avait avec lui l'opinion publique; aussi la presse! Hancock, en 1834, utilisait pour son service personnel dans Londres l'*Infant II* transformé en phaéton à deux places. On le regardait passer avec intérêt, et si l'occasion de le complimenter se présentait, nul ne s'en faisait faute.

Un *observer* anonyme écrivit au *Morning Advertiser* cette lettre en date du 26 avril 1834 :

Hier, en se faulant dans la foule assemblée à King's Cross, un gamin, voulant traverser la route, fut housculé par un cavalier et projeté juste devant de la voiture à vapeur.

M. Hancock, qui guidait cette dernière, vit le danger, et par une manœuvre savante arrêta net le chariot mécanique.

Une paire de chevaux lancés n'auraient jamais pu en faire autant dans de semblables circonstances...

... En suivant la marche de la voiture à vapeur, j'ai constaté avec peine les malins efforts de certains cochers tendant à empêcher de passer le nouvel engin de transport qu'ils considèrent comme un nouveau concurrent...

Il n'y a évidemment rien de nouveau sous le soleil et nos automédons modernes descendent assurément des postillons londoniens de 1834 !

Ajoutons que, en mai 1836, Hancock réunit toutes ses voitures sur la route de Paddington et y effectua un service régulier pendant près de six mois, parcourant 4 200 milles, faisant 525 voyages à Islington, 143 à Paddington, 44 à Stratford et traversant les villes plus de 200 fois !

Scott Russel

M. Russel, d'Édimbourg, qui occupa la chaire de sciences physiques à l'Université après la mort de sir John Leslie et jusqu'à la nomination du professeur Forbes, est surtout connu pour sa voiture à vapeur qui, après avoir évolué entre Glasgow et Paisley, éclata, tuant cinq personnes, portant ainsi, en 1834, le coup de grâce à l'industrie naissante, et aussi par un article sur les « voitures à vapeur et leur avenir » qu'il publia dans la *Foreign Quarterly Review*, au grand désespoir d'Alexandre Gordon, qui ne partagea pas ses idées au point de vue technique, les considérant même comme subversives et dangereuses et s'efforça d'y répondre par une minutieuse critique.

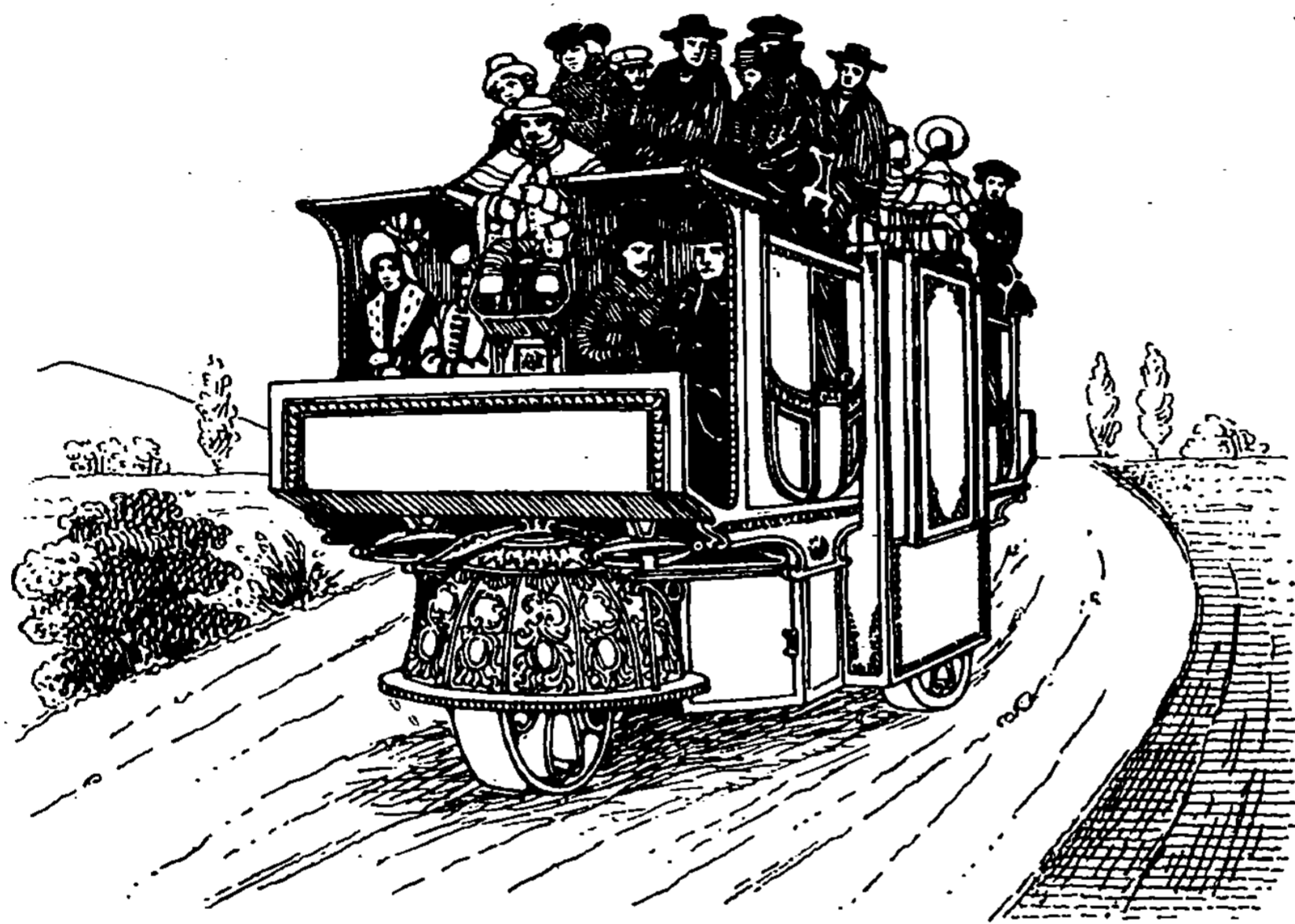
L'Essor

A la vérité, Scott Russel n'avait pas absolument tort en estimant que « aucune des expériences faites jusqu'à ce jour (octobre 1832) n'était abso-

lument concluante ». Peut-être, par exemple, eût-il mieux valu ne pas l'écrire!

Néanmoins, les constructeurs d'engins de transport mus mécaniquement se multipliaient en dépit des risques encourus :

C'est ainsi que l'on vit circuler à la même époque, entre autres voitures bizarres, l'extraordinaire élucubration du docteur Church, dont le véhicule,



VOITURE A VAPEUR DU D^r CHURCH

reproduit par toutes les gazettes, demeura longtemps le prototype de la voiture à vapeur de 1830.

Cette voiture, dit M. John Grand-Carteret, alors considérée comme une curiosité, a dû à sa forme particulière et à son ornementation très spéciale, d'être reproduite par les imagiers de tous les pays. On la trouve avec légendes italiennes, allemandes et même russes. Les collections de Tissandier en possèdent un exemplaire gravé à Milan avec légende et indications en italien.

La Bibliothèque nationale, à Paris, au département des estampes, possède de même une reproduction (assez médiocre) de la voiture du docteur Church, publiée par le *Grand Messager boiteux de Strasbourg*.

François Marcerone ou Marceroni, qui fut aide de camp de Murat, associé à M. John Squire, fit aussi circuler dans Londres des voitures de

son système, qui présentaient cette particularité que l'aigle héraldique de France figurait sur les panneaux des caisses, en souvenir évidemment de de l'empereur Napoléon.

Une société d'encouragement en 1833

Nous avons déjà exprimé notre surprise à la vue d'un tel développement de l'industrie — osons dire le mot : automobile — à une époque où la locomotion nouvelle était énergiquement combattue par de puissants adversaires.

Peut-être existe-t-il une explication plausible de cet état de choses.

A côté du mal, se trouvait le remède, et nous ne sommes pas autrement étonnés d'avoir découvert ce dernier sous les espèces d'une sorte de *Société d'encouragement* qui se constitua au lendemain de la réunion du « Select Committee », avec, pour promoteurs, les personnes les mieux appréciées du monde « automobile » d'alors.

Le compte rendu de la première séance constitutive de cette assemblée de novateurs a été publié *in extenso*, et nous ne saurions faire moins que d'en donner ici le résumé.

Il convient, en effet, de rendre hommage aux hommes de conditions diverses et ayant des intérêts différents qui s'unirent dans un bel élan d'enthousiasme pour faire prévaloir, au sein d'une contrée essentiellement conservatrice, des idées quasi révolutionnaires, prônant une invention nouvelle dont les conséquences pouvaient avoir de grosses conséquences sur l'équilibre économique et social du pays.

*Compte rendu d'une réunion de nobles et de gentilshommes convoqués par M. Alexandre Gordon, et tenue à l'hôtel Fendall, Cour du Palais, le 23 avril 1833, dans le but de constituer une Société pour combattre la misère de la campagne au moyen de transports à vapeur et d'engins agricoles à vapeur*¹.

M. Henry Handley, président.

M. Henry Handley, ayant été appelé à présider la réunion, ouvre la séance en se déclarant indigne de l'honneur qu'on lui fait, car il ne possède aucune compétence technique et n'est guère familiarisé avec la question. Toutefois, il se sentait depuis longtemps vivement impressionné par son importance.

1. « Report of a meeting of noblemen and gentlemen called by M. Alexander Gordon, and held at Fendall's hotel, Palace Yard, april 23 rd 1833, for the purpose of forming a Society for ameliorating the distress of the country, by means of steam transport and agriculture ».

L'orateur fait observer que, s'il croyait un instant que l'emploi des machines mécaniquement actionnées dans l'agriculture aurait pour conséquence de diminuer la main-d'œuvre et par suite de priver le campagnard de travail, il ne se ferait point l'avocat de cette cause. Mais il estime, au contraire, qu'en substituant à la force animale la puissance de la vapeur, les agriculteurs réaliseront une économie tout en augmentant leur rayon d'action et aussi leurs ressources.

Après avoir rappelé les diverses initiatives des novateurs, H. Handley conclut en exposant que les initiatives privées sont rarement couronnées de succès et qu'il faut pour les mener à bien la force du nombre et celle de l'argent.

Successivement, l'assemblée entend Sir Charles Dance, qui rappelle son entreprise de services publics ; Sir John Sebright Bart, M. P., témoin de la bonne marche des véhicules de Gurney ; Thomas Hancock, qui résume les essais de son frère ; Alexander Gordon qui raconte quelques-uns de ses voyages ; on entend encore J. W. Childens, Shaw-Lefevre, Keith-Douglas et Leonard Coxe, puis l'ordre du jour ci-dessous est à l'unanimité adopté :

L'assemblée, estimant qu'il est à souhaiter qu'une association soit formée en vue du développement de la locomotion à vapeur sur routes qui aura d'heureuses conséquences aux points de vue commerciaux, politiques et sociaux, propose que cette association se constitue sous le nom de :

Société pour vulgariser l'application de la vapeur aux transports en général et aux besoins de l'agriculture.

Et que les personnes ci-après désignées acceptent de former le Comité provisoire avec pour mission de faire triompher dans le plus bref délai les résolutions prises par l'assemblée.

COMITÉ D'ADMINISTRATION

W. R. Keith Douglas Esq ; Sir Andrew Agnew Bart, M. P. ; Henry Handley Esq. M. P.

MEMBRES

Most Noble The Marquess of Sligo ; Right Hon. The Earl of Kenmare ; Right Hon. The Earl of Kerry ; Right Hon. Lord Visc. Marpeth ; Right Hon. Lord Visc. Sandon ; Hon. Lord Ox Mantown ; Sir John Sebright Bart. ; Sir George Cayley Bart. ; P. Maxwell Stewart ; Edward Romilly ; C. D. O. Jephson ; John Browne ; J.W. Childens ; Colonel Torrens ; John Hardy ; W. B. Baring ; W. P. Brigstock ; William Hyett ; Thomas Bish ; J. Wilson Patten ; Sir James Broun Bart. ; Sir Charles Lemon ; Sir Harley Verney ; Lieut. gén., Sir T. Broune ; Col. Sir Henry Watson ; Major gén. Charles Palmer ; C. Shaw Lefevre ; Andrew Johnston ; Georges Traill ; J. S. Buckingham ; R. A. Slaney ; W. A. Mackinnon ; Leonard. S. Coke ; Captain Cheyne ; Robert Dobie ; Charles Mawley ; William Dundee ; R. d'A. Brown ; Alexander Gordon.

BANQUIERS : MM. Coutts et C^o.

La proposition de M. Leonard Coxe, appuyée par W. P. Brigstock, Esq. M. P. fut approuvée à l'unanimité.

Nous avons dit le bien qu'il faut penser de ces apôtres de la locomotion

mécanique. Leurs noms, pour la plupart, sont aujourd'hui égarés dans les ténèbres de l'oubli, et ne conviendrait-il pas que l'Automobile-Club de France, si respectueusement attaché à la mémoire de ceux qui prônèrent avec lui la grande cause de l'industrie nouvelle, ne rende un pieux hommage à la mémoire de ces novateurs en créant, par exemple, une plaquette commémorative où figureraient les noms des membres du « premier automobile-club du dix-neuvième siècle » ?

Un accident grave. — Taxes et prohibitions

Nous avons, plus haut, rendu Scott Russel responsable de la mort des



L'EXPLOSION D'UNE MACHINE A VAPEUR VERS 1834

(*Motor Review*)

quelques personnes tuées par l'explosion d'une voiture à vapeur, sur la route de Glasgow à Paisley, en 1834.

Cette incrimination ne repose à vrai dire que sur des présomptions. Elles sont graves et suffiraient à un juge d'instruction pour demander la tête d'un homme. Un historiographe ne devra pas s'en contenter.

L'accident en question est peu connu. Les gazettes du temps n'en font qu'une incidente mention. Il apparaît certain, simplement, qu'il se produisit en 1834 et à un point quelconque des 12 milles qui séparent Glasgow de Paisley ; or, à cette époque et sur cette route, circulaient uniquement les voitures de Scott Russel...

La déduction s'impose, n'est-ce pas...?

Quoi qu'il en soit, le fatal événement constitua un puissant argument qui vint à l'appui des thèses des adversaires de la locomotion mécanique sur route. On ne pouvait interdire cette dernière, mais restait le droit de la réglementer. Tout d'abord on éleva le tarif des péages, ce qui porta un coup fatal aux entreprises de services publics. Les inventeurs persistèrent encore, circulant pour leur compte personnel, la nuit, au risque d'être appréhendés et fourrés en prison; mais de moins en moins nombreux, il est vrai¹, doutant à juste raison de l'avenir éventuel de leurs inventions.

La locomotion à vapeur sur route agonisait donc lentement mais sûrement; elle reçut le coup de grâce définitif à la promulgation des *Locomotive Acts*, en août 1861 et juillet 1865.

1. Principaux constructeurs de voitures à vapeur en Angleterre, de 1840 à 1885. Rickett (1851); Carrett (1861); Yarrow and Hilditch (1862); Knight (1868); Catley and Ayres (1869); J. L. Todd (1869); Charles Randolph (1872); Blackburn (1878); Inshaw (1881).



CHAPITRE IV

Essais de traction mécanique sur route en France

Les essais en France. — Charles Dallery, fabricant d'orgues et de locomotives. — L'Angleterre nous éblouit. — Onésiphore Pecqueur et le mouvement différentiel. — Une erreur à rectifier. — Incohérences. — La famille Dietz. — Le remorqueur de Charles Dietz. — De Paris à Saint-Germain en 1834. — La médaille d'honneur. — Nouveaux essais. — Le chevalier d'Asda à la cour de France. — Lotz fils aîné et ses routières. — Premier arrêté relatif à la circulation. — L'éclectisme de Lotz fils aîné. — Les brevets J.-F. Cail et C^{ie}. — Routières et messageries à vapeur. — Albaret et C^{ie}. — A l'Exposition de 1867. — L'opinion de Maxime Du Camp. — Le rapport de Tresca. — La voiture à vapeur des frères Michaux.

Les essais en France

LA période des essais français correspondant à celle des expériences poursuivies en Angleterre est de beaucoup moins importante, en ce qui concerne les résultats obtenus.

Certes, nos compatriotes sont intéressés par les manifestations de la locomotion mécanique ; mais les inventeurs, mal encouragés ou alors peu sûrs d'eux, manquent de persévérance.

A part de très rares et brèves tentatives, nous allons nous en tenir aux études ; les essais, même concluants, n'auront guère que fort tard des conséquences appréciables au point de vue industriel, et en tant qu'applications commerciales.

D'autre part, les errements des siècles passés vont redevenir à l'ordre du jour : véhicules mécaniques, transmissions à ressorts en spirales, engrenages actionnés à bras d'hommes, tous engins affublés de noms invraisemblables et qui feront plutôt la joie des humoristes que la satisfaction des hommes de science.

Car on essaya de tout et de tout ! Mais il faudra énumérer, à côté des enfantillages les essais de machine loco-rails, les études de routières conçues en vue des gros transports et de l'agriculture, les essais de tracteurs-remorqueurs et autres trains sur route, enfin les expériences relatives aux roues et aux bandages des véhicules mécaniques.

De telle sorte que, une fois la voiture mécanique moderne mise au point, les importantes et scrupuleuses études qui auront précédé son apparition porteront leurs fruits et seront un adjuvant inappréciable du développement de l'industrie automobile.

Charles Dallery, fabricant d'orgues et de locomotives

Peut-on considérer Charles Dallery, né à Amiens en 1754 et mort à Jouy-en-Josas en 1835, comme l'immédiat et véritable continuateur de l'œuvre de Cugnot?

Il l'est, en droit; car, vers 1780, circula dans Amiens une voiture à vapeur de sa fabrication, perfectionnée d'une chaudière tubulaire; le fameux Brézin hospitalisa l'engin dans ses ateliers de la rue d'Enfer quelques dix ans après.

En fait, Dallery appartient plutôt à l'histoire des constructeurs de locomotives et ce n'est pas sans justes raisons que lors du centenaire de Stephenson, Mme Clémence Claret revendiqua, pour son ancêtre, la priorité de la découverte.

La voiture de Dallery ne fut en effet qu'un modèle de petite dimension, et le moteur, Dallery l'utilisa surtout à faire fonctionner dans ses ateliers un martinet qui battait l'étain de ses tuyaux d'orgues, car les amateurs de musique doivent aussi à cet éclectique inventeur d'avoir perfectionné ce magistral instrument.

On trouvera ci-dessous¹ l'énumération à peu près complète des diverses

1. Inventeurs et inventions françaises depuis Cugnot (1770), jusqu'à Michaux (1870): (1780) Charles Dallery, machines à vapeur à chaudières tubulaires; (1823) Pierre Revon, voitures à vapeur; (1825) Salomon Fehr, voitures mécaniques actionnées par l'homme au moyen de leviers et de manivelles; (1825) Charles Thiberton, de Londres, brevet d'importation, voitures à vapeur munies de bras d'impulsion; (1828) Onésiphore Pecqueur, chariot à vapeur destiné à marcher sur des routes ordinaires; (1829) Mévil, Caron, Armengaud, voiture à trois roues dite *colibri* ou *fugitive*, marchant sans chevaux ni vapeur, mais à l'aide de deux balanciers à pédale agissant sur les ressorts; (1829) Isidore Bertin, voiture à vapeur *pyroballistique*; (1830) James Viney, de Londres, brevet d'importation, générateur à vapeur et à gaz; (1830) Joseph Jullien, *mécanique universelle pedibus* mise en action par les pieds d'un homme assis qui fait tourner les engrenages; (1833-1835-1837) Antoine Galy Cazalat, professeur de physique à Versailles, plusieurs voitures à vapeur, remorqueurs pour diligences et marchandises; (1835) Charles Dietz, remorqueur à vapeur; (1837) Philippe Amyot et Richard de Saily, voiture à vapeur appelée *pyroature*; (1836) Louis Vinot, brevet présentant analogie avec les locomotives; (1838) de Laubépin, voitures à vapeur polycycles à trains articulés pour voies ferrées et routes ordinaires; (1840) Audran et Tessié du Motay, voitures à air comprimé; (1847) Taylor, de Londres, brevet d'importation pris par Perpigna pour perfectionnements aux voitures à vapeur; (1849) Payre, de Saint-Étienne, voiture à vapeur non construite; (1855) Moussard, brevet sur les moyens de fabriquer les voitures à vapeur d'eau ou tout autre gaz; (1855) voiture D'Asda, non mentionnée par les documents; (1856) Lotz fils aîné, machines à vapeur agricoles; (1859) brevet Lenoir pour moteur à air dilaté par la combustion du gaz; (1864) Gellerat et C^{ie}, voiture à vapeur (virages obtenus en agissant sur les roues motrices

conceptions plus ou moins intéressantes que réalisèrent partiellement ou entièrement les chercheurs français pendant les soixante premières années du dix-neuvième siècle¹.

Quelques-unes nous retiendront : elles sont d'importance considérable.

L'Angleterre nous éblouit

En attendant, le retentissement des expériences anglaises nous éblouit :

Quiconque passe le détroit veut voir ces fameuses machines et ne manque pas de publier ses impressions à son retour.

Jean-Baptiste Jobard, savant belge d'origine française, écrit, dans son livre *l'Angleterre en 1833*.

Ma première visite fut pour l'omnibus à vapeur qui faisait le service entre la Banque et Paddington ; cette voiture, qui peut contenir treize personnes, ne diffère extrêmement en rien des autres omnibus et aucun accident ne lui est encore arrivé...

... C'est une invention qui paraît ne pouvoir tarder à parvenir à sa maturité : le fruit est mûr ; il n'y aura bientôt plus qu'à le cueillir.



ETIENNE DE MONTGOLFIER
(Hist. de la mécanique française)

arrière qui sont indépendantes et auxquelles on donne des vitesses inégales); (1865) Loubat, premier concessionnaire du chemin de fer américain de Paris à Sèvres en 1851, voiture à vapeur *terrienne*; (1865) Albaret et Cie, de Liancourt, locomobiles agricoles; (1866) Oriolle, de Nantes, voiture à vapeur; (1867) Cody des ateliers Mazeline, fait breveter une voiture à vapeur; (1867) Claude Perret, sorte de locomotive sur route, très basse; (1868) Feugère, remorqueur à deux roues; (1868) établissements Cail, locomotive routière; (1869) Perret frères et Olivier, perfectionnements aux locomotives routières; (1869) Thomson, voiture à vapeur routière avec roues caoutchoutées; (1869) Joseph Ravel, voiture à vapeur dont la chaudière est chauffée au pétrole; (1870) Ernest Michaux, fils aîné de Pierre Michaux, inventeur de la pédale. Brevet pour locomotive routière à grande vitesse.

1. Un des trois Montgolfier s'occupa de la même question que Carnot, et un discours prononcé le 28 février 1816, à la Société d'Encouragement par M. de Montgolfier, contient le passage suivant : « Nous devons rappeler à ce sujet que feu M. Joseph Montgolfier avait imaginé, dans sa jeunesse, une semblable machine à l'aide de laquelle il parcourait une assez grande distance et conduisait sa famille à la promenade. »

... La Société pour les omnibus à vapeur en a douze en ce moment en construction ; les essais ont prouvé qu'il y avait 100 p. 100 d'économie sur les chevaux...

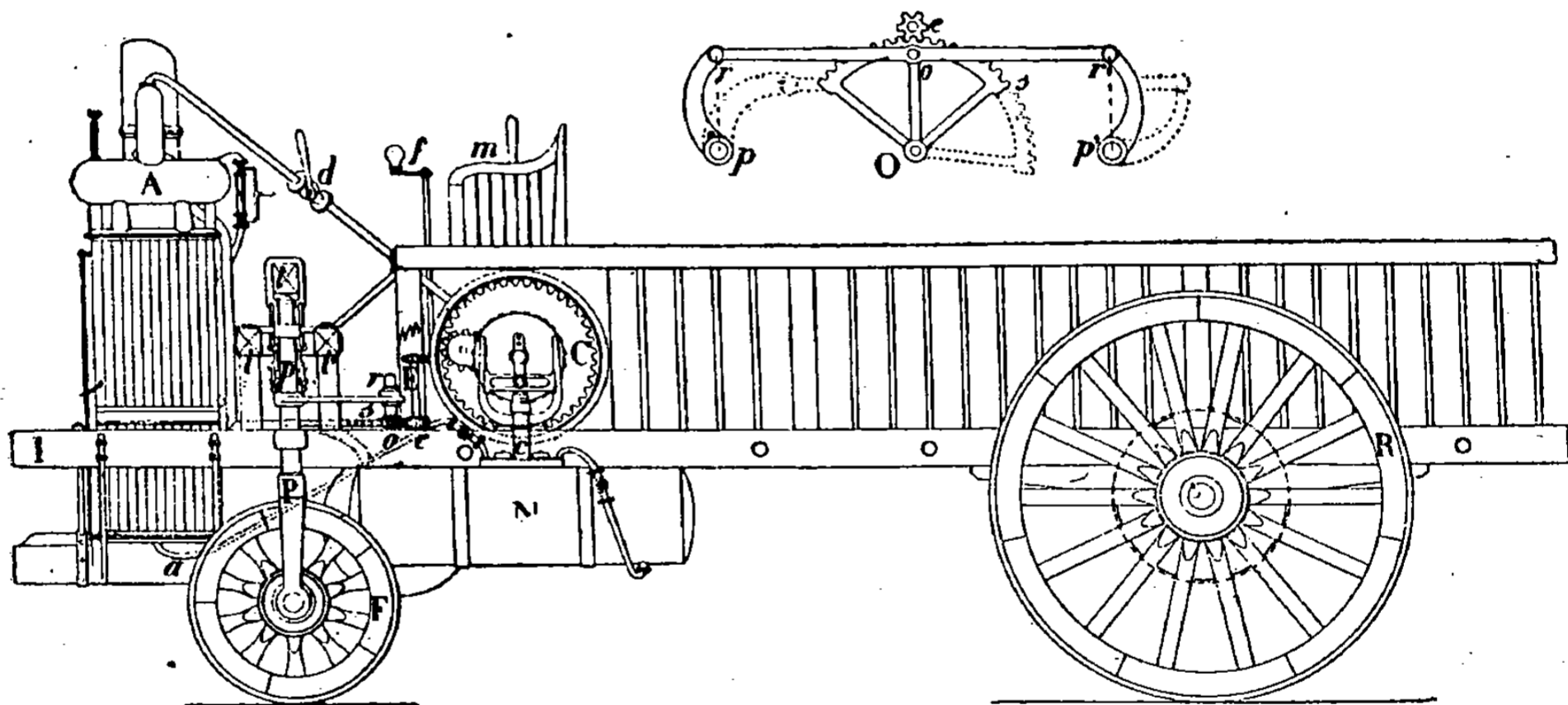
... Napoléon s'est moqué de Fulton et de ses bateaux à vapeur ; nos gouvernants devraient tâcher d'éviter qu'on ne leur reprochât un jour d'avoir méprisé la voiture à vapeur...

A la vérité, « nos gouvernants » ne firent rien à cette époque, pour ou contre les voitures à vapeur.

Elles eussent passé complètement inaperçues si les caricaturistes comme Duchesne, par exemple, n'avaient découvert en leurs silhouettes pataudes et d'esthétique évidemment rudimentaire, prétexte aux charges d'ailleurs amusantes que les feuilles satiriques de l'époque se firent un joyeux plaisir de publier.

Onésiphore Pecqueur et le mouvement différentiel

Et, cependant, dès 1828, Onésiphore Pecqueur existait, scientifiquement



CHARIOT A VAPEUR D'ONÉSIPHORE PECQUEUR (1828)

(L. Lockert, *le Technologiste*)

parlant ; grâce à lui, une des plus grosses difficultés de la locomotion automobile était résolue. Il avait inventé le mouvement différentiel !

Chef des ateliers du Conservatoire des arts et métiers, Onésiphore Pecqueur s'était tout d'abord familiarisé avec la mécanique, en fabriquant pour le professeur Pouillet le petit modèle dont ce dernier se servait à ses cours pour démontrer aux auditeurs le mécanisme de la voiture Cugnot.

Pecqueur, comme d'ailleurs Revon, avait constaté l'insuffisance de la

chaudière du chariot historique et s'efforça de remédier à cet inconvénient, ainsi qu'il résulte du brevet demandé par lui, le 3 novembre 1827, et obtenu le 25 avril de l'année suivante, sous le numéro 3524.

Mais le brevet contenait en outre ce passage :

Engrenage différentiel : On conçoit bien que si les deux roues de derrière de la voiture sont fixées à l'essieu et que celui-ci tourne dans des paliers attachés aux brancards, le chariot ne pourra pas virer; presque assitôt, il recommencera à sortir de la ligne droite, la roue qui faisait le plus de chemin trainera par terre en absorbant la puissance motrice.

Il est inutile de disposer deux machines, une sur chaque roue : il est possible qu'une seule machine partage sa puissance en proportions convenables sur les deux roues simultanément, en leur laissant la liberté de faire plus de chemin l'une que l'autre et d'elles-mêmes, toutes les fois qu'il s'agira de tourner ou de marcher en légère courbe.

O. Pecqueur donne alors la description détaillée de son invention, puis il conclut en ces termes :

C'est, j'en suis persuadé, faute de connaître ce mécanisme, que les Anglais ont fait tant de dépenses pour tracer leurs chemins de fer en ligne droite.

Une erreur à rectifier

Ainsi ce train différentiel est une des découvertes capitales qui ont rendu possible la circulation des véhicules automobiles de tous les genres sur les routes ordinaires.

Il a été, depuis quatre-vingts ans, employé par tous les constructeurs, à commencer par les constructeurs de tricycles et, à cette occasion, il convient de faire cesser une erreur accréditée dans la plupart des milieux sportifs et industriels, à savoir que James Starley fut l'inventeur du différentiel.

Les monographies anglaises racontent généralement ceci :

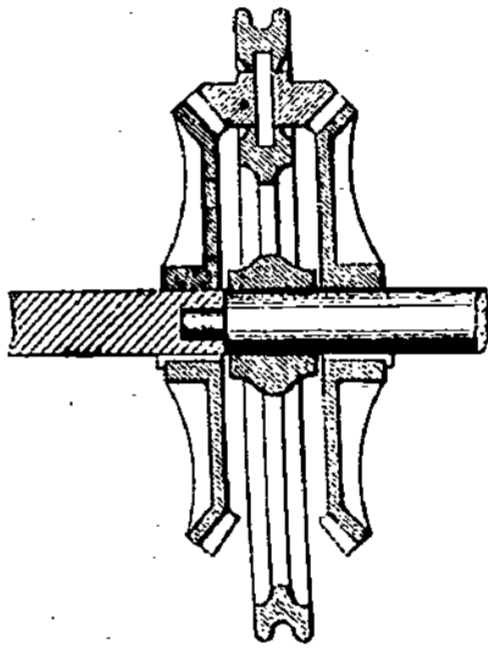
Le tricycle a fait son apparition en 1879, mais il n'est devenu réellement pratique que par l'application du mouvement différentiel de James Starley, invention ingénieuse qui a valu à son auteur l'érection d'un monument sur une des places de sa ville natale.

... Starley a son monument!

Que n'élève-t-on alors un arc de triomphe en l'honneur de Pecqueur?

Incohérences

Il ne faut pas s'attarder inutilement aux consciencieuses mais rudimentaires expérimentations des divers inventeurs de voitures mécaniques



L'ENGRENAGE DIFFÉRENTIEL
D'ONÉSIPHORE PECQUEUR
(1828)

contemporains d'Onésiphore Pecqueur, lesquels se font surtout remarquer par les qualificatifs étranges dont ils affublèrent leurs engins, tels que « colibri », voiture « pyroballistique », « mécanique universelle pedibus », etc., etc.

Par exemple, les nombreux et concluants essais de Charles Dietz, qui fut, si l'on veut, notre Gurney ou notre Hancock français et dont les précieux travaux furent hautement appréciés des sommités scientifiques de l'époque, ouvrent une ère nouvelle dont les débuts auraient permis de bien augurer de l'industrie automobile naissante, si, par une fatalité inconcevable et inhérente à l'œuvre même, semble-t-il, l'élan acquis à la suite des progrès réalisés n'avait encore été arrêté pour une période assez longue.

Dietz appartenait à une famille prédestinée.

La famille Dietz

C'est tout d'abord Johann Christian Dietz, né en 1773, et mort à Paris, en 1849, quoi qu'en dise Larousse, qui s'occupe de locomotives routières, notamment à Bruxelles, où il avait un atelier de constructions mécaniques. Sa première machine remonte à 1832, la seconde à 1835, et la troisième, munie de neuf roues alors que les précédentes n'en avaient que trois, puis huit, fut achevée en 1837. Ces fameux trains ont fonctionné à Bruxelles, et de Bruxelles à Anvers. Les journaux du temps en parlent ; ils pouvaient être traînés indifféremment par des chevaux ou des locomotives et comportaient des systèmes de roues et d'attaches sur lesquels nous reviendrons.

Johann Christian Dietz (1804-1888), fils du précédent, fit aussi des locomotives routières avec son frère Charles Dietz, dont les expériences importantes vont nous occuper tout particulièrement.

Le remorqueur de Charles Dietz

Le véhicule construit par Charles Dietz consistait en une machine routière à vapeur dite « remorqueur », et susceptible d'entraîner avec elle un nombre assez considérable de wagons.

Ce remorqueur, qui ressemblait tout à fait à une locomotive par sa forme extérieure, pesait environ 10 tonnes : la machine comportait des cylindres oscillants et une chaudière tubulaire. Quant aux roues motrices,

leurs jantes étaient garnies de bois debout reposant sur un coussin de liège... perfectionnement réel, assurant d'une certaine élasticité.

Dès ses débuts en matière de locomotion mécanique, Charles Dietz eut l'insigne avantage de pouvoir intéresser à ses expériences les personnalités officielles appartenant au monde des sciences. Il eut l'honneur de promener des membres de l'Institut! Ses travaux furent l'objet de fréquentes communications au sein de l'Académie. Les Arago, Poncelet, Séguier, Théodore Olivier, sommités de l'époque, chantaient ses louanges...

Ils sont rares les inventeurs qui pourraient en dire autant!

Et le puissant appui que Dietz trouva auprès de ces oracles écoutés ne peut que nous confirmer dans

notre étonnement. Comment se fait-il que l'industrie automobile ne se soit pas alors développée?

Les savants avaient-ils donc bien des illusions et prônaient-ils des engins très médiocres en somme; ou bien, public et capitaux opposaient-ils une irréductible force d'inertie aux arguments des novateurs?

Il y avait évidemment des deux.

De Paris à Saint-Germain en 1834

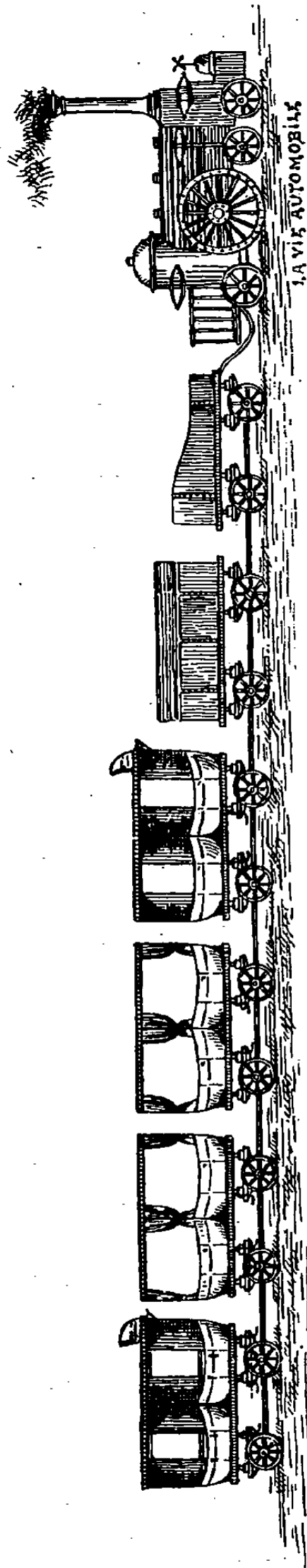
Charles Dietz devant procéder à des essais officiels et se rendre le 26 septembre 1834¹ de Paris à Saint-Germain, le conseil supérieur de



GÉNÉRAL PONCELET

(Histoire de la mécanique française)

1. Nous disons : le 26 septembre 1834. M. Louis Lockert, généralement si rigoureusement exact dans sa documentation écrit : « Le premier essai du remorqueur Dietz eut lieu le 26 septembre 1835; Il fit pour son début un voyage de Paris à Saint-Germain ». M. John Grand-Car-



TRAIN ARTICULÉ DE CH. DIETZ (1833)

l'Académie de l'industrie avait cru devoir désigner une commission spéciale chargée d'examiner la voiture ou remorqueur de l'inventeur, et de l'accompagner pendant ses expériences.

Cette commission était composée de MM. César Moreau, président; baron de Las Cases, secrétaire; marquis de Sainte-Croix, et Odolant-Desnos, rapporteur. Le rond-point des Champs-Élysées était le lieu de rendez-vous.

Auparavant les membres de la commission s'étaient préoccupés de relever le poids total du train Dietz qui se répartissait ainsi : Poids total : 34 475 livres, soit 15 000 pour la machine et 19 475 pour les voitures remorquées.

Dès neuf heures et demie, l'on se prépare à partir. C'est Charles Dietz qui dirige le remorqueur et les membres de la commission vont prendre place dans la première voiture.

La première partie du voyage, soit l'étape de Paris au bas de la côte de Saint-Germain, s'effectua sans le moindre incident, et l'on ne mit guère que deux heures à effectuer le trajet, y compris les arrêts nécessités par les ravitaillements d'eau¹.

Le critérium inquiétant du voyage était évidemment l'ascension de la côte de Saint-Germain : il y avait là une rampe assez longue d'une inclinaison suffisante pour essouffler les véhicules les plus puissants même...

teret, également fort précis à l'ordinaire, imprime à son tour : « Ce fut le premier essai du remorqueur Dietz — août 1835 — qui donna le branle. Il s'agissait d'effectuer le voyage de Paris à Saint-Germain. » Nous maintenons notre date de 1834. C'est en effet celle qui figure au rapport authentique rédigé sur le remorqueur, à la demande de MM. les membres de l'Académie des sciences en 1839, rapport imprimé à Paris en 1839 par L. Boucharde-Huzard, rue de l'Éperon, 7, et dont un exemplaire se trouve à la bibliothèque des Ingénieurs civils.

1. Tableau de marche du remorqueur Charles Dietz, le 26 septembre 1834, au cours du voyage de Paris à Saint-Germain : Départ, Champs-Élysées : 10 h. 15; arrivée, Neuilly : 10 h. 32 (8 minutes arrêt, eau); départ, Neuilly : 10 h. 40; Nanterre : 11 h. 13; Rueil : 11 h. 20 (19 minutes arrêt, eau); départ Rueil : 11 h. 39; machine de Marly : 12 h. 3 (12 minutes arrêt, eau); départ machine de Marly : 12 h. 15; bas de la côte : 12 h. 30; grille du parc, haut de la côte : 12 h. 43.

surtout mus mécaniquement, et ce n'est pas sans une certaine anxiété que les membres de la commission attendaient cette étape finale.

La foule des curieux, informée de l'expérience, s'était d'ailleurs massée en ce point critique de l'itinéraire et l'on pouvait évaluer à quelques milliers de personnes le nombre des assistants

Qu'allait-il se produire?

Nous l'apprenons *officiellement*, à la lecture du rapport rédigé sur cette promenade expérimentale par M. Odolant-Desnos, quelques jours après¹.

Ici (nous sommes toujours au bas de la côte), dit le rapporteur, le remorqueur, comme toutes les autres voitures, a ralenti sa marche, et s'est trouvé au sommet de la côte, en face de la grille du parc, à 12 h. 43, après n'avoir éprouvé dans le trajet de cette montée qu'une pression de une atmosphère trois quarts à deux atmosphères, c'est-à-dire qu'il n'a mis que treize minutes en n'employant que les deux cinquièmes de la force qu'il avait à sa disposition pour franchir la côte la plus longue et la plus rapide qui se trouve à quinze lieues aux environs de Paris. Côte pourtant qu'il a franchie en un peu moins de temps que n'en mettent habituellement les diligences et qu'il aurait pu monter en neuf minutes s'il eût fait usage des deux tiers de sa force.

La médaille d'honneur

Ce fut une arrivée glorieuse, et la foule immense qui se trouvait sur la route ne dissimula point son enthousiasme.

Les membres du comité spécial avaient reçu pleins pouvoirs de leurs mandants pour décerner, s'il y avait lieu, à l'issue de l'expérience, une médaille d'honneur au constructeur.

L'attribution de cette distinction fut spontanément décidée.

Charles Dietz était encore à la barre de son remorqueur que M. César Moreau, entouré de ses collègues et des membres d'une autre commission désignée par le préfet de police, que présidait M. Trémery, ingénieur en chef des mines, remettait au brillant novateur la plaquette commémorative du grand succès qu'il venait de remporter.

La cérémonie achevée, les délégués de l'Académie de l'industrie ne considèrent point leur mission comme terminée. Ils se réunirent et séance tenante fut rédigé par la main de son secrétaire, M. le baron de Las Cases tenant la plume, le procès-verbal de cette cérémonie, tel qu'il

1. Rapport sur le remorqueur Charles Dietz, lu au conseil d'administration de l'Académie de l'industrie, le 25 octobre 1834, par M. Odolant-Desnos, secrétaire de son comité des arts et manufactures, et approuvé par plus de cinquante membres présents à cette séance.

suit et tel qu'il fut textuellement publié le lendemain dans quelques journaux quotidiens de la capitale :

Procès-verbal de la commission de l'Académie de l'industrie française chargée d'accompagner le remorqueur à vapeur de M. Charles Dietz dans son voyage de Paris à Saint-Germain.

Aujourd'hui, 26 septembre 1834, a eu lieu l'expérience devant constater la marche du remorqueur à vapeur de M. Charles Dietz. Le but de l'expérience n'était point de constater la vitesse de la machine, mais seulement la possibilité de franchir une montagne rapide.

La machine, partie du rond-point des Champs-Élysées, s'est avancée, tantôt avec la vitesse d'un cheval au pas, au trot ou au grand trot. Arrivée au bas de la montagne de Saint-Germain, qui est la côte la plus rapide à 15 lieues à la ronde de Paris, elle l'a franchie en treize minutes et demie (les diligences mettent ordinairement un peu plus), avec une régularité de marche qui ne s'est pas démentie un seul instant. L'immense concours de peuple qui accompagnait et précédait la machine a empêché l'ingénieur de faire usage de toute sa puissance. Cette machine n'a guère dépassé, dans sa marche, deux atmosphères et demie de pression dans la chaudière ou une atmosphère et demie pour l'effort de la machine. En employant les deux tiers de sa force, la montagne aurait pu être franchie en moins de neuf minutes.

Arrivée au but du voyage, la commission qui avait été désignée par l'Académie de l'industrie pour constater cette belle expérience et qui se composait de MM. César Moreau président, le baron de Las Cases, membre de la Chambre des députés, secrétaire, le marquis de Sainte-Croix et Odolant-Desnos, usant des pleins pouvoirs qui lui avaient été confiés, a décidé à l'unanimité que ce beau succès national devrait être honoré d'une médaille d'or : elle a été remise à M. Charles Dietz par M. César Moreau, président de la commission, sur le lieu même, au milieu d'une immense population. La remise de cette médaille a eu lieu en présence de plusieurs membres de la commission nommée par M. le préfet de police et présidée par M. Trémery, qui fait un rapport détaillé sur la voiture de M. Dietz.

Saint-Germain, le 26 septembre 1834.

Signé : CÉSAR MOREAU, le baron DE LAS CASES,
le marquis DE SAINTE-CROIX et ODOLANT-DESNOS.

Au retour vers Paris, un léger incident se produisit, qui n'eut d'ailleurs point de conséquences regrettables.

On avait redescendu la côte de Saint-Germain en quatre minutes... « vitesse énorme, écrit M. Odolant-Desnos, bien que sans danger... », et l'on marchait encore bon train dans Bougival, lorsqu'un charretier, tout étonné de voir passer cette voiture sans chevaux, en oublia les siens, qui, eux-mêmes ainsi abandonnés, eurent légèrement peur de cette masse et accrochèrent leur charrette dans l'arrière-train du remorqueur.

Déjà, raconte encore M. Odolant-Desnos, le remorqueur allait briser tout ce qui semblait vouloir le retenir, quand M. Charles Dietz, s'en apercevant, fait un mouvement et arrête la machine en dépit de la vitesse de 4 lieues à l'heure.

Nouveaux essais

Encouragé par ces débuts sensationnels, Charles Dietz faisait breveter son invention le 6 février 1835, et au mois d'août, si l'on en croit l'*Annuaire historique* de Lesur, il renouvelait son expérience sur le parcours Paris-Versailles, en remorquant une diligence à trente-deux places et n'éprouvant qu'un seul accident au retour, la rupture de l'engrenage de la manivelle pour la fabrication duquel on avait employé la fonte, laquelle fut remplacée dans la suite par du fer forgé.

Voici donc qui est évident, dit l'*Annuaire historique* : sur la route pavée, les fardeaux, les voyageurs peuvent être transportés avec une vitesse moyenne de 4 lieues à l'heure. Cependant M. Dietz ayant établi, vers la fin de l'année, un service régulier de Paris à Versailles, il a été obligé de l'abandonner au bout de quelques semaines.

Toutefois Dietz n'avait pas dit son dernier mot :

De nouvelles expériences furent effectuées en 1839, en présence des membres les plus éminents de l'Académie royale des sciences.

La commission de l'Institut désignée à l'effet d'y assister se composait de MM. Arago, Poncelet, Savary, Gambey, commissaires, et Séguier rapporteur.

Ces savants furent vivement intéressés par le remorqueur, ainsi qu'il résulte de l'extrait ci-dessous.

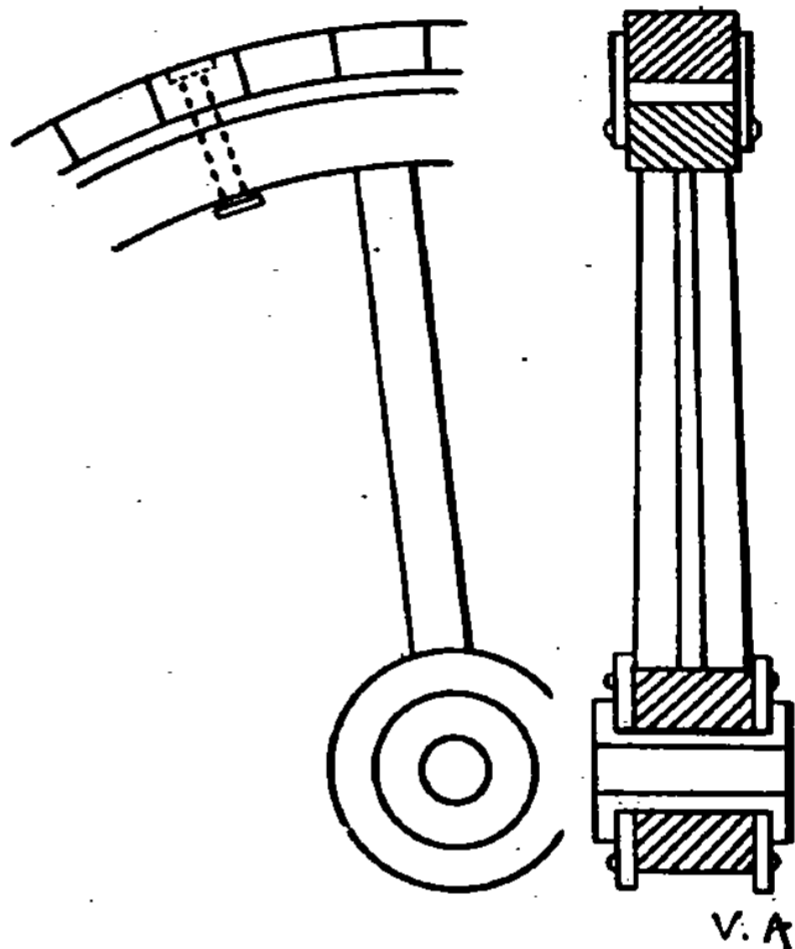
INSTITUT DE FRANCE
Académie royale des sciences

Le Secrétaire perpétuel de l'Académie pour les sciences mathématiques certifie que ce qui suit est extrait du procès-verbal de la séance du lundi 21 octobre 1839.

M. Dietz, confiant dans la puissance et la solidité de toutes les parties de son remorqueur, avait offert à notre commission de soumettre sa machine à toutes les épreuves qu'elle voudrait exiger.

Le jour indiqué, à l'heure convenue, les commissaires ont trouvé, à la grille de l'Observatoire, le remorqueur.

Après avoir étudié la construction des roues, le rapporteur signale l'ingéniosité du mode d'articulation :



ROUE CH. DIETZ

Le système d'articulation, dit-il, des voitures entre elles, mérite d'être signalé. Ce mode est tel que les voitures qui suivent le remorqueur sont obligées de passer sur sa trace : cette disposition était indispensable pour circuler sûrement avec un long convoi guidé par le conducteur seul du remorqueur.

L'expérience a eu lieu sur le boulevard extérieur de Paris. Pendant le trajet, soit volontairement, soit par nécessité, pour éviter les autres voitures, le convoi composé du *tender* et d'une grande diligence a été obligé de passer plusieurs fois du pavé sur la terre : toujours le retour sur la chaussée a été opéré par la locomotive et sa suite avec aisance ; sa marche ne paraissait pas même sensiblement ralentie.

La vitesse fut en moyenne de 15 000 mètres à l'heure, c'est-à-dire « un peu moins de 4 lieues de 4 000 mètres ».

Et le rapporteur de conclure :

Tout en signalant la manière dont le mécanisme de M. Dietz a surmonté les obstacles qu'il a rencontrés et lutté par les ressources de sa construction contre les difficultés pratiques de la locomotion sur route ordinaire, votre commission croit devoir se borner à vous rapporter fidèlement les faits passés sous ses yeux et à vous en attester l'exactitude.

Signé à la minute : ARAGO, PONCELET, SAVARY, GAMBÉY, et SÉGUIER, rapporteur.

L'Académie adopte les conclusions de ce rapport.

Certifié conforme :

Le secrétaire perpétuel pour les sciences mathématiques,
F. ARAGO.

Les 13 mai, 5 juillet et 6 octobre 1840, de nouvelles expériences furent encore faites dans Paris, au cours desquelles il fut tenu compte exact de la dépense en combustible et des vitesses moyennes. Elles furent des plus concluantes, ce qui permit à Théodore Olivier de dire à leur propos au Comité des arts mécaniques :

Le problème mécanique est résolu.

Toutefois, le savant ajoutait :

Mais l'est-il de manière que le problème industriel se trouve en même temps résolu ?

Peut-être le saurait-on en consultant les documents relatifs à la Société des remorqueurs à vapeur de Christian Dietz, frère de Charles, société dont les statuts furent imprimés chez Péchade, à Bordeaux, en 1841. Car il y eut à cette époque un service régulier de ces véhicules entre Bordeaux et Libourne qui ne fonctionna d'ailleurs pas sans courir de gros dangers. C'est ainsi qu'un jour la population hostile voulut briser le matériel et le jeter dans la Garonne.

C'est le sort qui attend les inventions. Charles Dietz lui-même, se

trouvant sur le pont de Suresnes, un soir, avait dû se défendre contre des agresseurs à coups de barre de fer (le ringard servant au foyer).

On voulait simplement le jeter à l'eau, et il ne dut son salut qu'à l'arrivée des gendarmes à cheval.

Doux pays ! auraient déjà pu dire les « Forain » de l'époque !

Le chevalier d'Asda à la cour de France

Contemporain de Charles Dietz et plus heureux encore que cet inventeur, apprécié des sommités scientifiques, M. le chevalier d'Asda, fut parait-il, appelé à l'honneur de présenter son véhicule, de fort belle allure ma foi, à Leurs Majestés le roi et la reine de France.

Toutefois, ce noble inventeur est entouré de mystère et son véhicule semble énigmatique.

De ce dernier nous n'avons découvert qu'une superbe gravure conservée à la Bibliothèque nationale de Paris, section des estampes, qui porte cette inscription :

INVENTION FRANÇAISE DE 1835

Voiture à vapeur

Propriété de M. le chevalier d'Asda, perfectionnée par M. Clavière, ingénieur mécanicien breveté.

Cette voiture fait de 8 à 10 lieues à l'heure sur les routes ordinaires ; elle offre au commerce, élégance, sûreté, célérité et économie de 75 p. 100.

Se vend à Paris : chez MM. Saussay, éditeur, place de la Madeleine, 10 ; Tissier, rue des Fossés-du-Temple, 20. Lerendu, éditeur, marchand d'estampes, passage du Pérou, 5, Palais-Royal, et chez tous les marchands de gravures.

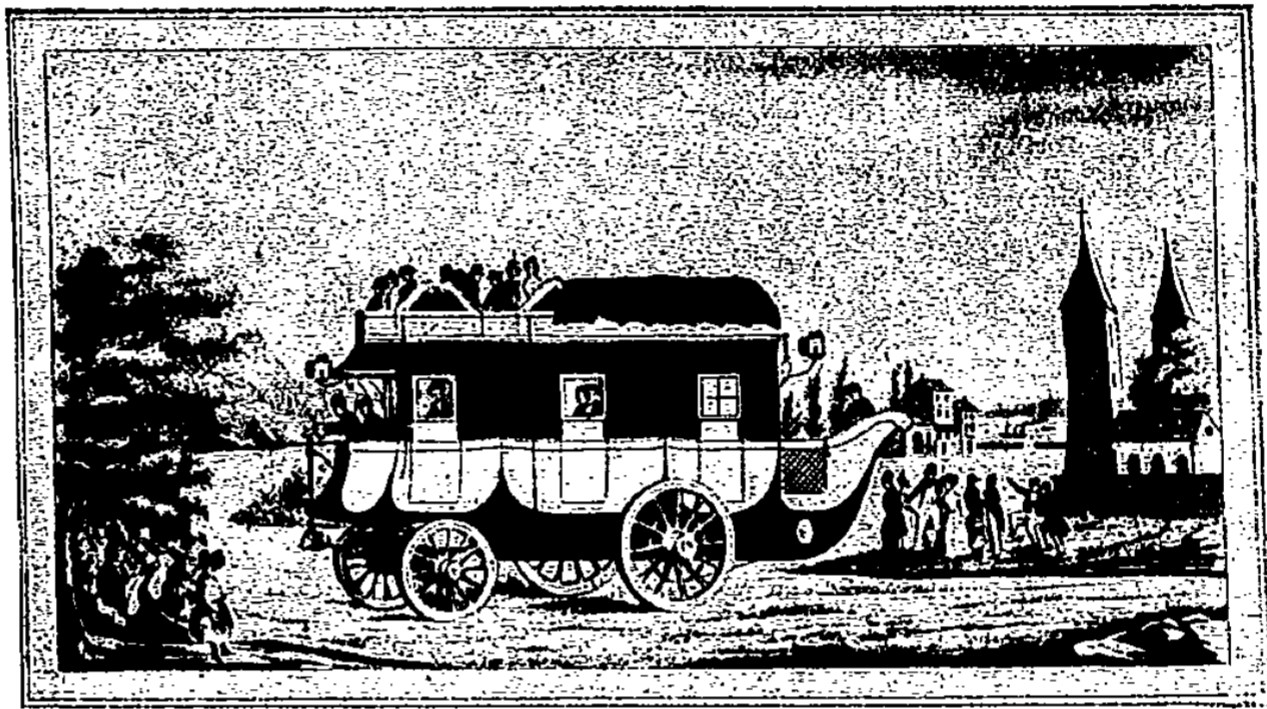
De l'inventeur ou plus exactement du propriétaire de cette belle voiture, nous ne connaissons que les lignes écrites à son sujet par M. John Grand-Carteret et reproduites ci-dessous.

Dietz et d'Asda, la voiture qui a mis ses chevaux à la *dietz* et le *dada* à d'Asda, suivant l'à peu près alors fort goûté d'un journaliste facétieux, furent les vrais triomphateurs de l'automobilisme français en cette année 1835, où l'on ne prévoyait guère l'automobile fin de siècle.

J'ai dit que les almanachs leur avaient accordé une place, voici, en effet, ce que, sous la rubrique : *Curiosités, faits divers, inventions nouvelles*, on lit dans un des nombreux *Messagers boiteux*, qui paraissaient alors à Strasbourg et faisaient les délices des gens de la campagne.

Le titre est caractéristique, *Diligences à vapeur*, et l'amusante gravure en bois qui l'accompagne se trouve être la reproduction de notre *Invention française de 1835*.

« Beaucoup d'essais de cette nouvelle et utile application des forces de la vapeur ont été faits récemment à Paris, et l'on dit même qu'il est question de l'établissement de semblables voitures système Dietz, sur la route de Paris à Calais, et que des arrangements ont déjà été pris à cet effet, entre l'inventeur et les messageries Laffitte et Gaillard. Un autre inventeur, M. d'Asda (ce nom ne se trouve dans aucun dictionnaire), vient de faire aussi des expériences dans la capitale, qui ont parfaitement réussi. Selon les feuilles publiques du 4 février, sa voiture est sortie ce jour-là à deux heures et demie précises de la rue de la Chaussée-d'Antin, et a pris la direction de Neuilly par la rue de la Paix, celle de Rivoli et les Champs-Élysées. M. d'Asda a été présenté au roi et à la reine



VOITURE A VAPEUR DU CHEVALIER D'ASDA

par le colonel d'Houdetot. Le roi, après avoir félicité M. d'Asda sur le succès de ses efforts, est entré dans les détails de la construction et de la formation de la machine motrice, qu'il a visitée avec le soin le plus éclairé.

« M. le colonel d'Houdetot est ensuite monté dans la voiture, qui a parcouru sous les yeux de Leurs Majestés, un espace de 1000 mètres en huit minutes. Le roi et la reine ont adressé les félicitations les plus honorables à M. d'Asda et lui ont remis, en même temps, comme témoignage d'encouragement, une tabatière en or enrichie de leur chiffre.

« La voiture a mis vingt-deux minutes pour revenir du château de Neuilly à la place Louis XV. Dès lors, l'inventeur a fait, avec le même succès, de nouvelles promenades sur la route de Versailles. »

Qu'était-ce en réalité que d'Asda ? Et l'ingénieur Clavière, qui perfectionna son véhicule ?

Il semble résulter de l'article paru dans le *Messenger boiteux*, que la qualité d'inventeur ne doit pas être contestée à M. d'Asda.

D'autre part, l'auteur de la gravure susmentionnée, emploie l'expression « propriétaire » qui est significative aussi.

On ne disait pas de Charles Dietz : « Le propriétaire du remorqueur ! »

Enfin, si l'on examine en détail la voiture représentée par A. Tissier, on remarque qu'elle ressemble étrangement aux diligences à vapeur con-

struites par Hancock, ou même par Gurney. C'en était probablement une ; car il est assez invraisemblable, en effet, que ni d'Asda ni Clavière ne se soient préoccupés de faire breveter leur invention, si tant est qu'invention il y ait eu.

Lotz fils aîné et ses routièrès

En dépit de l'attrance que devait exercer sur les hommes de 1850 la griserie charmeuse de la vitesse... (ils n'étaient point faits autrement que nous !) l'industrie de la locomotion mécanique s'orienta néanmoins de façon très nette à cette époque, vers les gros transports et les applications pratiques, commerciales, agricoles, nécessitant des vitesses..... lentes.

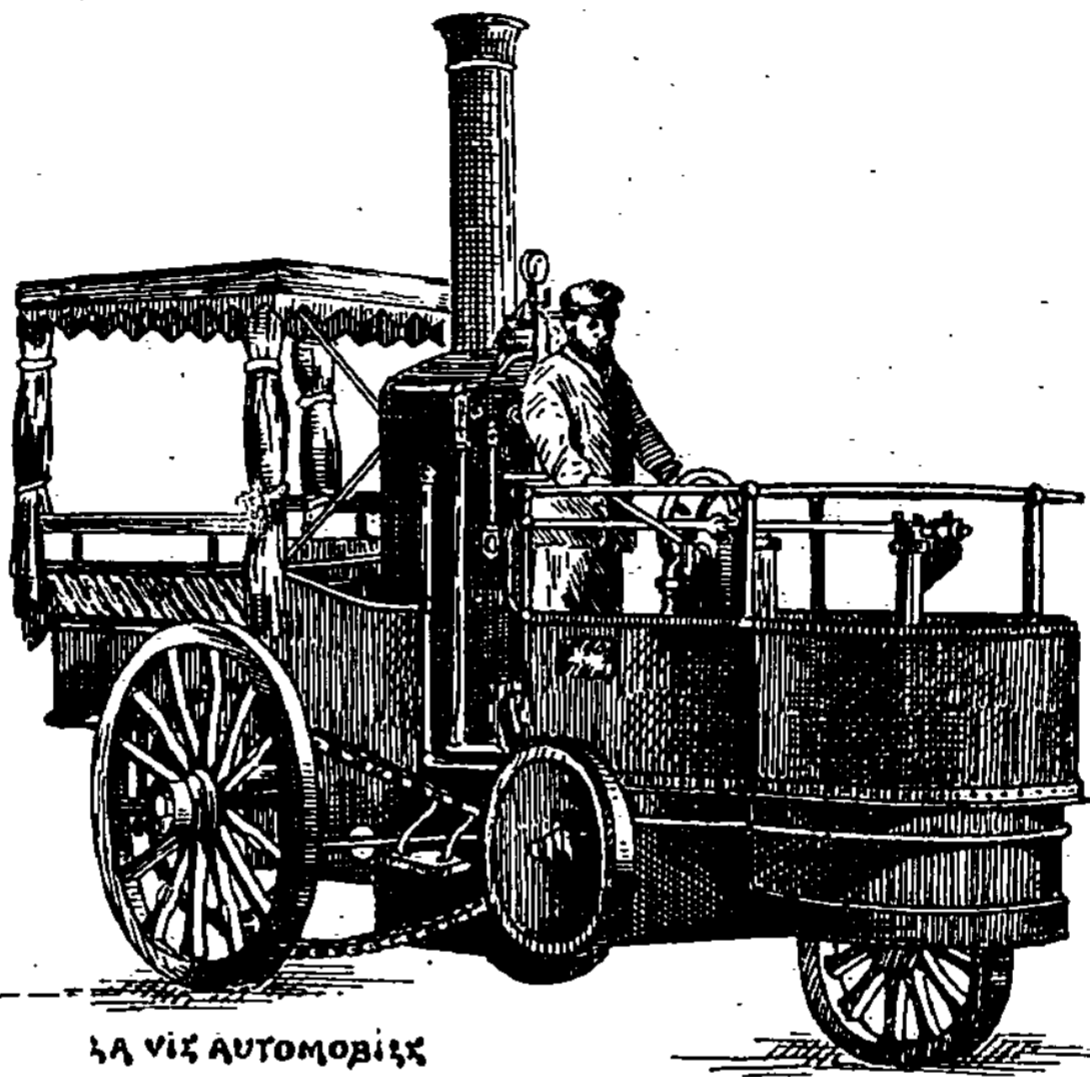
Le tracteur-remorqueur avait déjà révélé ses inconvénients graves : on conçut alors la locomotive routièrè tant pour le service des marchandises, que pour le transport des voyageurs.

Trois importantes maisons, Lotz, Cail, Albaret, s'adonnèrent à peu près à la même époque, c'est-à-dire entre 1855 et 1870, à la fabrication de locomotives routièrès, qui fonctionnèrent de façon très satisfaisante.

L'ordre chronologique nous fait citer, en premier lieu, un éminent constructeur de Nantes, M. Lotz, dont la raison sociale était *Lotz fils aîné*.

Vers 1856, lit-on dans *Sciences, Arts, Nature*, M. Lotz, constructeur mécanicien à Nantes, préoccupé des services que pourraient rendre des locomotives circulant sur les routes, pour le transport des voyageurs et des marchandises dans les régions dépourvues de voie ferrée, étudia un type de machine propre à ce service, et, en 1860, la première locomotive routièrè sortit de ses ateliers.

Ce premier type, muni d'une direction articulée, aisée à manier, et agissant sur une roue unique, prit le nom pompeux d'*Éclair*.



LA VIE AUTOMOBILE

VOITURE LOTZ POUR TRANSPORTS EN COMMUN (1865)

Comme toute nouveauté, celle-ci fit lentement son chemin ; désireux de montrer les avantages de ce mode de locomotion, M. Lotz organisa, en 1865, un service public régulier entre Nantes et Niort, localités distantes de 28 kilomètres, et reliées par une route très accidentée. Ce service fonctionna parfaitement pendant trois mois, la vitesse obtenue était de 16 kilomètres à l'heure, elle aurait pu être portée sans inconvénient à 24 kilomètres.

La même locomotive fonctionna ensuite également pendant trois mois, entre Nantes et Clisson, distantes de 28 kilomètres. La route étant aussi très accidentée, la vitesse était la même : 16 kilomètres à l'heure.

Deux autres locomotives, *l'Avenir* et *la France*, furent construites à cette époque par M. Lotz fils aîné.

Il convenait de faire accorder aux essais de ces dernières l'estampille officielle. Dans ce but, les engins automoteurs furent dirigés vers Paris, et soumis à la haute appréciation de M. Tresca, qui procéda à de longues expériences *in anima vili*, ainsi qu'il résulte des rapports communiqués par ce savant à l'Académie des sciences.

Premier arrêté relatif à la circulation

L'approbation technique obtenue, restait à avoir l'autorisation administrative pour circuler sur les routes ordinaires de France¹, et c'est le 20 avril 1866, M. Armand Béhic, étant ministre de l'agriculture, du com-

1. Dès 1865, le décret du 25 janvier modifiant l'ordonnance de 1843, relative à l'épreuve et au contrôle des chaudières, comprenait cet article relatif à la circulation des locomobiles sur route.

Décret du 25 janvier 1865

ART. 23. — Les chaudières des machines locomobiles sont soumises aux mêmes épreuves et munies des mêmes appareils de sûreté que les générateurs établis à demeure. Toutefois elles peuvent n'avoir qu'un seul tube du niveau de l'eau en verre. Elles portent, en outre, une plaque sur laquelle sont gravés en lettres très apparentes le nom du propriétaire, son domicile et un numéro d'ordre, si le propriétaire en possède plusieurs. Elle sont l'objet d'une déclaration adressée au préfet du département où est le domicile du propriétaire de la machine.

« La seule rédaction de cet article, dit M. Tresca, montre combien la machine locomobile est devenue usuelle. »

L'ordonnance de 1843 susmentionnée était la suivante : 22 mai, 24 août 1843.

Ordonnance relative aux machines et chaudières à vapeur, autres que celles qui sont placées sur des bateaux.

TITRE IV, SECTION II (*Des machines*)

ART. 52. — Les machines à vapeur locomotives, sont celles qui, en se déplaçant par leur propre force, servent au transport des voyageurs, des marchandises ou des matériaux.

ART. 55. — Aucune machine locomotive ne pourra être mise en service sans un permis de circulation délivré par le préfet du département où se trouvera le point de départ de la locomotion.

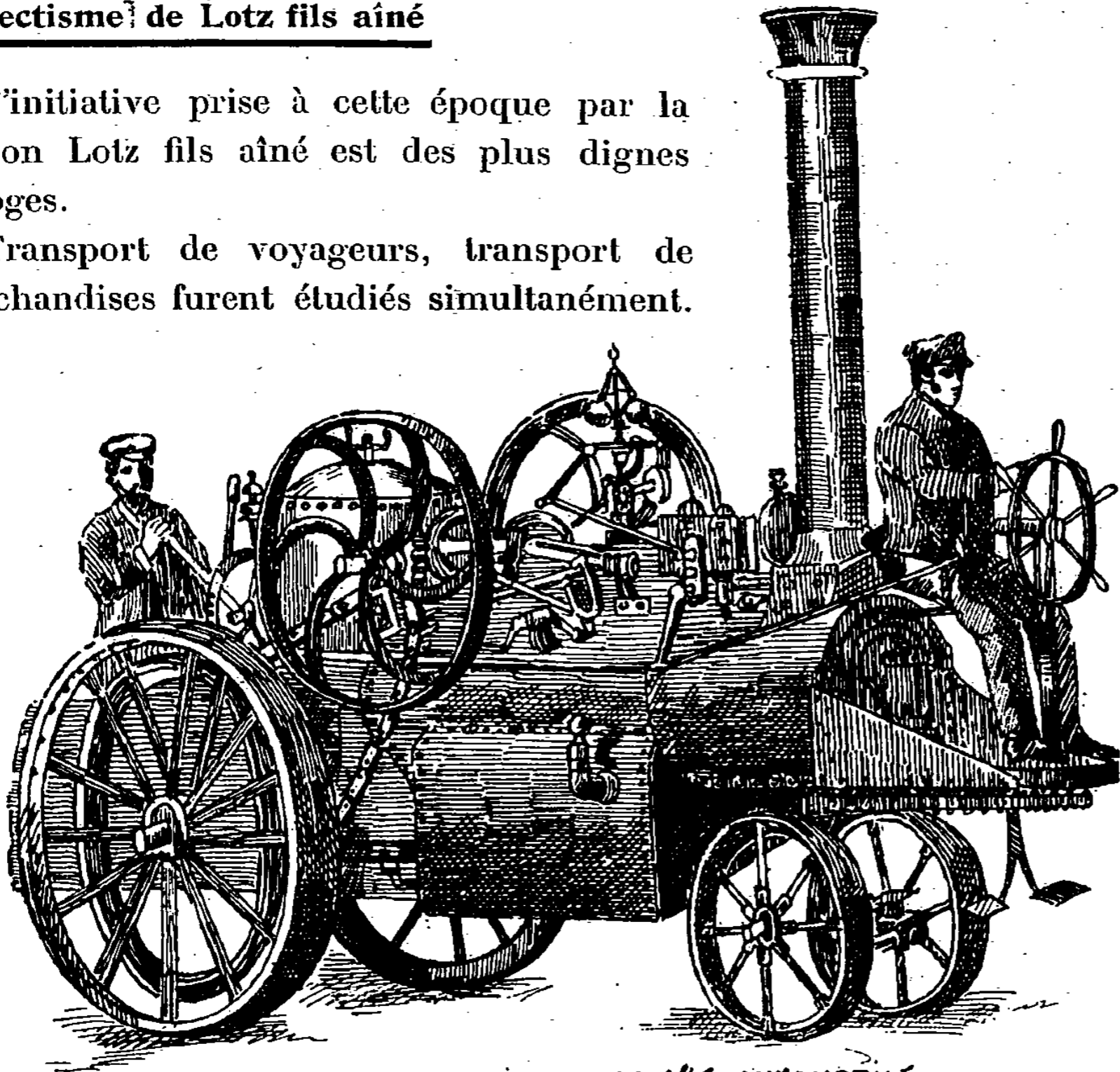
ART. 58. — Dans ce permis seront énoncés : 1° le nom de la locomotive et le service auquel elle sera destinée ; 2° la pression maximum (ou nombre d'atmosphères) de la vapeur dans la chaudière, et les numéros des timbres dont la chaudière et les cylindres auront été frappés ; 3° le diamètre des soupapes de sûreté ; 4° la capacité de la chaudière ; 5° le diamètre des cylindres et la course des pistons ; 6° enfin le nom du fabricant et l'année de la construction.

merce et des travaux publics, que nous voyons apparaître le premier « arrêté » réglementant la circulation des locomotives routières.

L'éclectisme de Lotz fils aîné

L'initiative prise à cette époque par la maison Lotz fils aîné est des plus dignes d'éloges.

Transport de voyageurs, transport de marchandises furent étudiés simultanément.



LA VIE AUTOMOBILE

LOCOMOTIVE ROUTIÈRE DE LOTZ FILS AÎNÉ (1868)

Lotz estimait utile l'emploi des véhicules automoteurs, pour relier deux ou plusieurs localités non encore desservies par une ligne de chemin de fer : c'était faire une concession adroite au déjà puissant « grand frère » et s'instituer son allié, au lieu de s'opposer à lui, en irréductible adversaire.

Lotz pensait également que les locomotives routières, circulant sur les chemins de halage le long des canaux et remorquant les chalands, constitueraient une amélioration importante du service des transports par-eau, économiques, mais lents.

Songeant, en outre, à l'armée et aux lourds convois de l'artillerie, le

constructeur nantais s'appliqua à construire des engins susceptibles de remorquer en plaine et en montagne de lourdes batteries de canons et d'affûts.

Le succès fut complet dans cet ordre d'idées, et l'emploi des véhicules Lotz aurait pu être encore bien plus considérable, si la guerre de 1870 n'était venue jeter la perturbation dans les milieux militaires.

Quoi qu'il en soit, un grand nombre d'officiers supérieurs et de chefs de dépôt, de corps d'armée sûrent tirer un excellent parti des tracteurs mis à leur disposition... Quelques-uns de ces engins circulaient encore il y a dix ans!

Enfin Lotz entrevit largement l'application de la locomobile aux diverses manifestations de l'industrie agricole. Ce fut là son principal objectif, et, négligeant les autres entreprises, il s'adonna exclusivement dans la suite, à la fabrication de locomotives et de machines fixes pour l'agriculture.

Le fils de M. Lotz, à la tête depuis 1868 de l'importante maison fondée en 1838 et intitulée désormais maison « Lotz fils de l'aîné » continue encore utilement la construction de locomotives routières uniquement destinées aux travaux agricoles.

On ne peut que déplorer, pour ce qui nous concerne, cette « spécialisation » qui prive évidemment l'industrie automobile du précieux concours de praticiens de la première heure tels que MM. Lotz père et fils.

Les brevets J.-F. Cail et C^{ie}

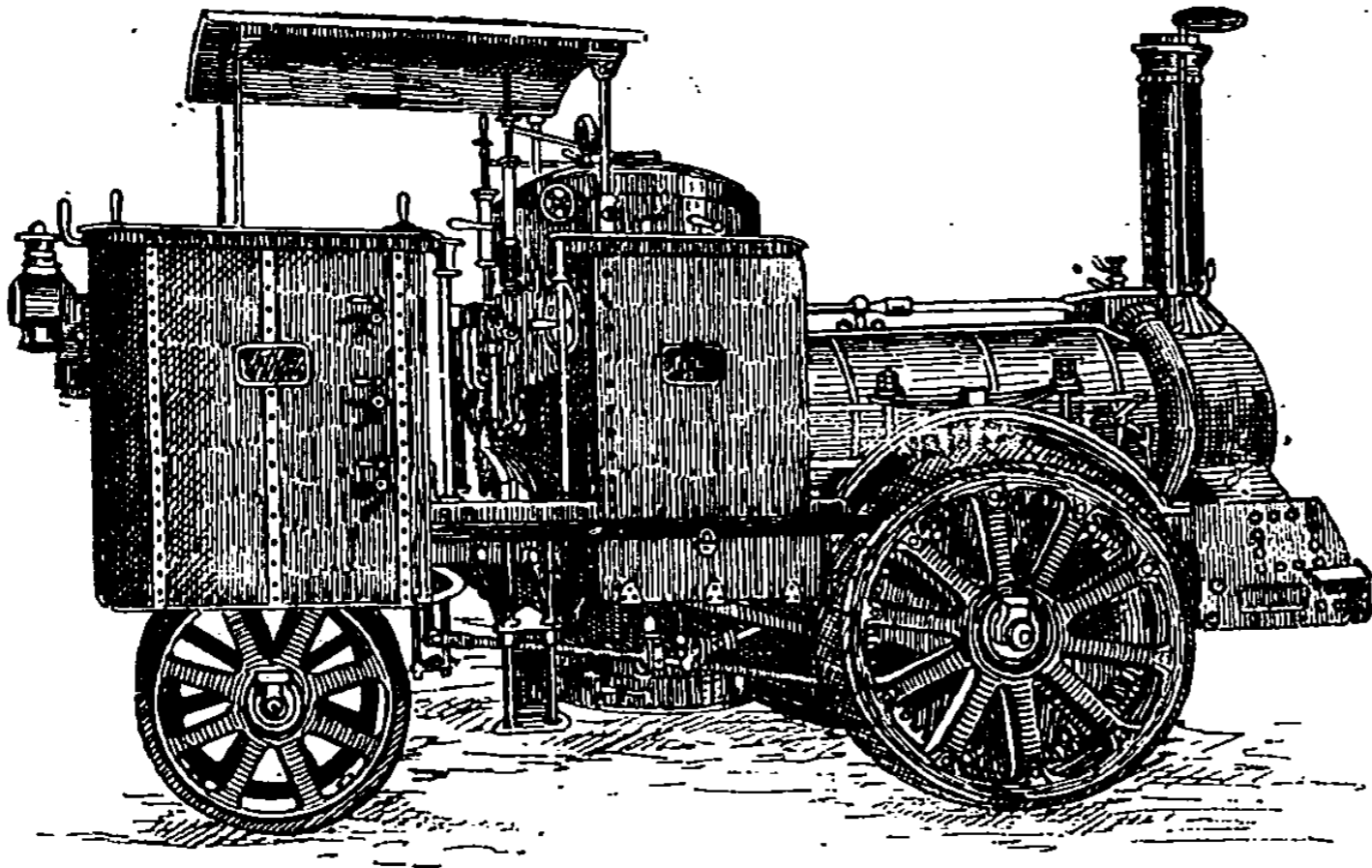
Tandis que la maison Lotz s'orientait nettement du côté de la locomotion mécanique sur route, sa contemporaine, l'importante Société Cail ne cachait point ses préférences pour la locomotive destinée à circuler sur les voies ferrées.

L'avenir était plus vaste dans cet ordre d'idées et l'on sait l'enthousiasme avec lequel les ingénieurs des compagnies de chemins de fer accueillirent les engins perfectionnés fabriqués d'abord par J.-F. Cail et C^{ie}, ensuite par Mesnard et Cail, par les Anciens Établissements Cail, société anonyme, enfin par la Société française des constructions mécaniques (anciens établissements Cail).

J.-F. Cail et C^{ie} prenaient néanmoins, le 26 mai 1868, sous le n° 81 064, leur premier brevet pour une locomotive routière combinée en vue du

transport des marchandises à petite vitesse, et qui par ses dispositions générales se rapproche beaucoup des « locomotives-tenders » employées sur les voies ferrées.

Ces locomotives routières avaient une supériorité sur leurs contem-



LA VIE AUTOMOBILE

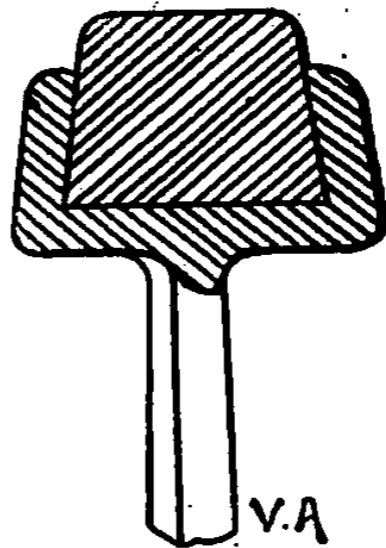
LOCOMOTIVE ROUTIÈRE J.-F. CAIL ET C^{IE}

poraines. Par suite de l'ingénieux groupement des divers organes du mécanisme, le chauffeur et le conducteur, abrités sous une sorte de tente, avaient sous la main tous les leviers de manœuvre, de telle sorte, dit le prospectus, « qu'un seul homme peut, au besoin, conduire la machine ».

Le 21 avril 1873, Mesnard et Cail brevetaient d'autres inventions relatives à des « perfectionnements aux locomotives pour le passage de courbes de petits rayons », application, somme toute, du différentiel.

Routières et messageries à vapeur. — Albaret et C^{ie}

Si l'on signale encore avant l'Exposition universelle de 1867, les tentatives de Serval et les importants travaux de la maison Albaret et C^{ie}, nous en aurons fini avec le chapitre des locomotives routières les plus connues en France depuis le commencement du siècle jusqu'à cette époque.

ROUE J.-F. CAIL ET C^{IE}

Est-ce à dire qu'il n'y eut pas d'autres essais intéressants ? Non, car nous les passerons également en revue. Toutefois, leur place n'était guère marquée ici.

Ils personnifieront pour nous les hésitations, les concepts bizarres ; ils seront les monstruosité de l'invention, aussi bien que les étincelles-éclairs du génie... Car si d'aucuns demeurèrent absolument inutilisables, d'autres engendrèrent les grandes innovations auxquelles l'automobilisme doit d'être aujourd'hui la première industrie du monde.

En 1860, M. Servel, membre de la Société des ingénieurs civils, ancien attaché au service du matériel de la Compagnie d'Orléans, avait été séduit par les très intéressantes expériences des Lotz et des Albaret, par celles aussi de l'ingénieur Verpilleux qui, en 1850, entreprenait un service public sur la route de Rive-de-Gier.

Il voulut à son tour créer une Société de messageries à vapeur ; l'affaire n'eut point de suites connues. On les soupçonne néanmoins ; l'heure n'était évidemment pas venue pour les entreprises de ce genre.

La maison Albaret et C^{ie} (de Liancourt-Rantigny, dans l'Oise), mieux inspirée, se contenta de faire, à dater de 1865, des locomotives routières pour le service des marchandises, et aussi des rouleaux compresseurs.

Ces machines, très perfectionnées et susceptibles de comporter avantageusement la comparaison avec les machines anglaises, furent, pour ainsi dire, universellement appréciées des entrepreneurs de grandes exploitations agricoles, et à l'heure actuelle la réputation de la marque n'a point failli.

A l'Exposition de 1867

Les routières, à l'Exposition de 1867, furent donc de véritables révélations. De nombreux constructeurs anglais et français exposèrent leurs modèles.

C'est ainsi que nos voisins étaient représentés par les firmes bien connues : Aveling and Porter ; Clayton, Suttleworth and C^o, Fowler and C^o ; Garrett ; Ransoms and Simms. D'autre part, Albaret et C^{ie}, Larmangeat, Lotz fils aîné soutenaient dignement l'honneur de la France.

Une ère nouvelle semblait alors ouverte. Elle allait sans doute se développer de jour en jour :

Dès 1868, le doux poète Élie Frébault, « ancien député du septième

arrondissement », publiait dans *le Monde pour rire* du 31 juillet l'amusante boutade suivante :

Décidément, le cheval a fait son temps au point de vue de la locomotion. Il restera comme aliment. Il est sérieusement question d'installer des stations de vélocipèdes en concurrence aux omnibus.

La vapeur, dit-on, doit jouer un rôle dans cette transformation. Le mécanicien remplacera le cocher.

Qui regrettera le cocher ?

Pas moi !

Élie FRÉBAULT,

Ancien député du septième arrondissement.

L'opinion de Maxime Du Camp

L'année d'après, étudiant *Paris, ses organes, ses fonctions*, l'éminent Maxime Du Camp donnait l'autorité de sa signature à ces lignes :

Cette étude ne serait pas complète si, avant de terminer, je ne disais un mot des essais très sérieux qui se font en ce moment même, et dont le but est de prouver que la traction mécanique est possible sur les routes ordinaires. Dès le début des machines à vapeur, on se le rappelle, tous les efforts des inventeurs avaient porté sur ce point, et c'est en désespoir de cause que les rails avaient été adoptés. Arago pensait très sérieusement qu'on pouvait s'en passer.

... On y a vu figurer (à la dernière Exposition universelle de 1867) une locomotive qui, remorquant des wagons chargés de personnes et de marchandises, manœuvrait avec facilité sur toute espèce de routes avec une moyenne de 12 kilomètres par heure, vitesse qui peut être portée jusqu'à 20 sur des terrains exceptionnellement favorables. Une expérience, qui paraît décisive, a eu lieu entre Marseille et Aix. La distance qui est de 30 kilomètres a été plusieurs fois franchie aller et retour en quatre heures sur une route qui est, sous plusieurs rapports, un modèle de difficultés à surmonter.

Une *Compagnie générale de messageries à vapeur* s'est formée à son sujet à Marseille et fonctionne dès à présent. De nouveaux essais faits au bois de Boulogne ont parfaitement réussi et ont engagé le gouvernement à concéder une ligne d'expérimentation longue de 5 kilomètres qui doit relier le Raincy à Montfermeil.

... En un mot, ces compagnies à vapeur seront un puissant auxiliaire pour les chemins de fer, car elles remplaceront les troisième et quatrième réseaux de voies ferrées qu'on ne peut établir en raison des pertes certaines que la construction et l'exploitation feraient subir aux capitaux engagés...

Le rapport de Tresca

D'autre part, considérant l'évolution de la construction des machines automotrices à vapeur sur route et constatant que de la locomobile primitive on en arrivait au tracteur, H. Tresca, partisan de ce dernier, conformé-

ment à ce que pensa plus tard Lockert¹, émettait dans le « rapport du jury international de l'Exposition universelle de 1867, publié sous la direction de M. Michel Chevalier, l'appréciation suivante :



HENRI TRESCA

(Hist. de la Mécanique française)

... Autant la simple locomobile avait attiré l'attention de tous les hommes compétents à la première Exposition universelle de 1851, à une époque où elle était pour ainsi dire inconnue en France, malgré les essais antérieurs de M. Rouffet, autant nous avons été frappés à l'Exposition de 1862 de voir le nombre de machines dites de traction, véritables locomotives, qui, destinées à fonctionner sur les routes en transportant de lourds fardeaux, paraissaient déjà être employées en Angleterre dans les grandes exploitations agricoles...

Ainsi envisagée, la locomotive agricole est surtout représentée chez les constructeurs anglais, notamment chez MM. Clayton, Shuttleworth et C^o, et chez M. Garrett et Sons; il serait à désirer que nos plus habiles constructeurs consentissent aussi à rendre locomotives leurs locomobiles, comme le font aujourd'hui presque tous les établissements anglais qui s'adonnent aux machines agricoles.

La voiture à vapeur des frères Michaux

Il faut achever ce chapitre avec un succinct compte rendu des expériences de Michaux, qui passèrent à peu près inaperçues, car elles eurent lieu en 1870, à la veille de la capitulation de Sedan.

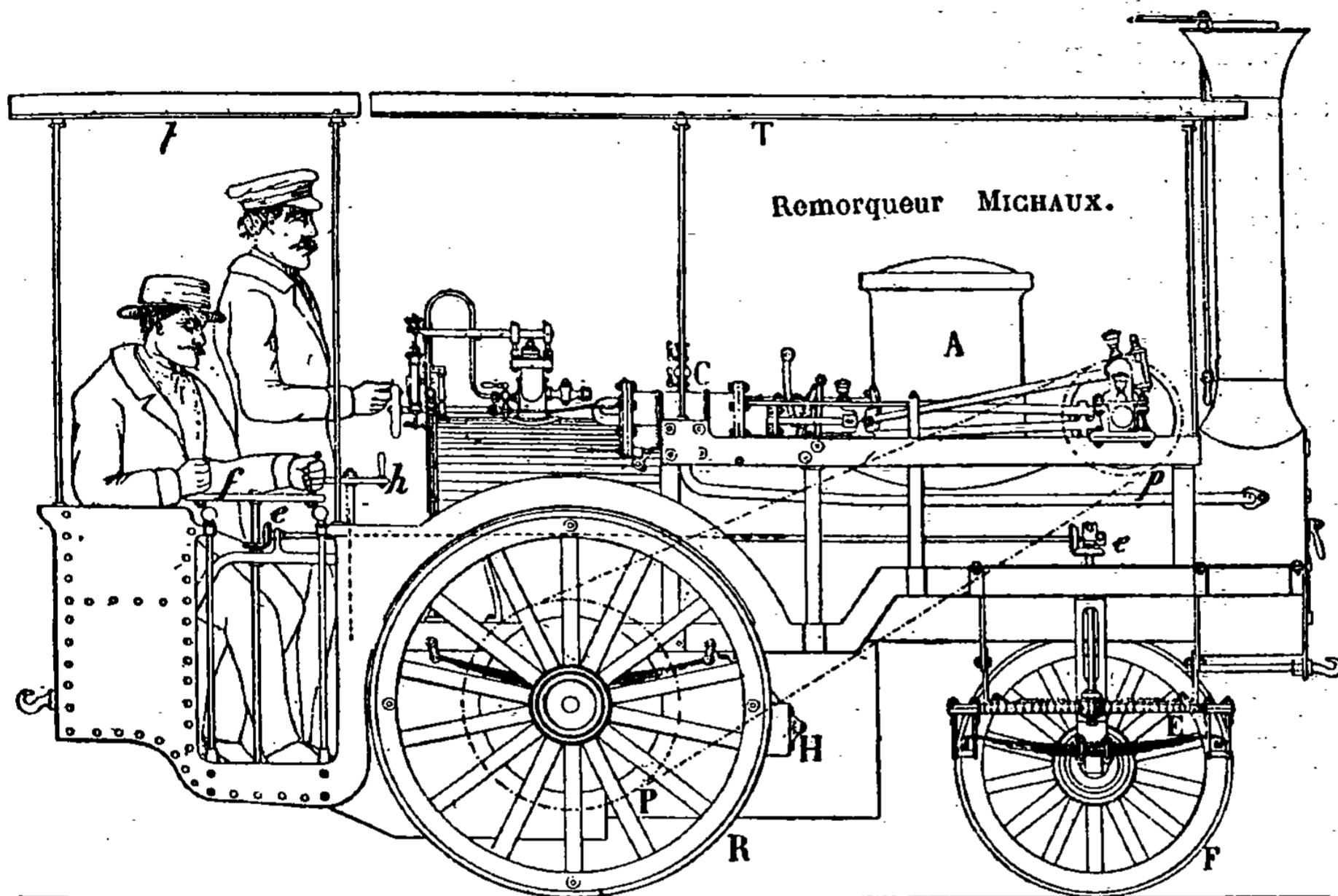
Ernest Michaux, fils de Pierre Michaux, le célèbre inventeur de la

1. ... Ces services ont tous disparu, et il ne faut pas les regretter, ainsi que cela a déjà été dit; ces puissants remorqueurs sont inutiles et coûteux, si le transit n'est pas important et ne présente pas un courant continu de matériaux très lourds, comme, par exemple, l'exploitation d'une carrière ou d'une mine, le service d'un arsenal, etc... Les locomotives routières ne seraient de mise, sauf en cas très particulier, que pour organiser des transports publics assurés d'une clientèle régulière et importante, de façon à former des trains de plusieurs voitures, mais alors il vaudra mieux établir une voie ferrée qui restera quand même l'organisation parfaite des grands transports en commun... La machine connue sous le nom de locomotive routière est redevenue aujourd'hui ce qu'elle n'aurait jamais dû cesser d'être, un utile auxiliaire de la grande agriculture... (Louis Lockert, 1896).

pédale pour vélocipèdes, avait construit un tracteur qui ressemblait fort à une locomotive.

Le premier essai du remorqueur eut lieu sur le classique parcours de Paris-Saint-Germain et retour, à la date du 25 août 1870. Le tracteur à vapeur remorquait un grand breack de chasse.

A bord du tracteur se trouvaient MM. Ernest, Edmond et Henry



REMORQUEUR A VAPEUR D'ERNEST MICH AUX

(L. Lockert, *le Technologiste*)

Michaux, fils de Pierre Michaux. Dans le breack avaient pris place MM. Milton, carrossier; Albigès, contremaître; Bazin, Danjou, Léon Drouet, Durand, Georges de Laboulyse, Richard Lesclides, le *Grand Jacques*, René Ollivier et Villemain.

La rampe du Pecq fut montée à une allure de 12 kilomètres à l'heure, et d'intéressantes expériences de freinage furent faites au retour dans la descente. Le remorqueur lancé à toute vitesse s'arrêta sur 5 mètres.

Peu après, les trois frères Michaux, dont le tracteur remorquait toujours le breack où se trouvaient cette fois MM. Bazin, Biot, Danjou, Furne et René Ollivier, entreprirent le voyage de Rouen et accomplirent

le parcours s'élevant à 126 kilomètres en sept heures huit minutes, soit à une allure moyenne de 18 kilomètres à l'heure, arrêts compris.

L'année suivante, M. René Ollivier se rendait acquéreur du tracteur, moyennant 12 500 francs; il se rendit avec à Marseille, et s'en servit quelque temps.

Il ne semble pas que les fils Michaux aient continué à s'occuper de construction de véhicules automoteurs.

... D'autre part, l'heure est proche où Amédée Bollée, du Mans, va se faire connaître.

CHAPITRE V

La Roue, la Route et le Rail

Le roi Tchakravartin. — La route et la roue. — Routes à rainures. — Roues à crampons. — Le rail triomphe de la route. — L'adhérence au sol. — Le bandage de Thomson. — Ce qu'on pense du caoutchouc. — La vitesse. — Impressions de voyage en chemin de fer. — Il souffle un vent de folie. — Conceptions étranges. — M. John Progrès. — L'Angleterre édicte les « Locomotives Acts ». — La France plus perspicace que l'Angleterre.

Le roi Tchakravartin

Le roi Tchakravartin, roi de la roue, possédait les sept choses précieuses : le trésor de la roue, le trésor de l'éléphant, le trésor du cheval, le trésor de la femme, le trésor de la perle, le trésor du maître de la maison et le trésor du conseiller.

... De quelle manière le roi Tchakravartin est-il en possession du trésor de la roue ?

... J'ai appris que, pour le roi Kchattriya qui a lavé sa tête le quinzième jour de la lune,



LA VIE AUTOMOBILE

LA LÉGENDE DE LA ROUE

destiné à la pénitence, qui a jeûné et est allé sur les terrasses du palais, environné de ses femmes, le trésor de la roue divine apparaît dans la région occidentale, et que c'est ainsi qu'il sera un roi Tchakravartin.

... Et le roi Tchakravartin ayant rejeté son manteau sur son épaule, et mis le genou droit à terre, de la main droite pousse cette roue divine en disant : « Tourne vénérable et divin trésor de la roue, avec la loi et non sans la loi ! »

Cependant, cette roue, mise en mouvement par le roi Kchatriya, s'avance en faisant naître des apparitions dans l'atmosphère orientale. Le *Trésor de la roue* donne une puissance surnaturelle, assure la victoire !
(*Rgya tch'er rol pa.*)

La route et la roue. — Routes à rainures

La mystérieuse et confuse légende thibétaine du Bkakkgiour, vieille de plusieurs siècles, ne semble-t-elle pas une prophétie et, avec un peu de bonne volonté, ne verra-t-on point, dans ce divin *Trésor de la roue*, « qui donne une puissance surnaturelle » et « assure la victoire », le critérium indispensable au progrès de la locomotion, dont les améliorations constituent les étapes nécessaires à l'essor mondial de l'automobilisme ?

... Car, de tout temps, le problème de la roue fut étudié par les praticiens et les ingénieurs.

De tout temps, l'on se préoccupa de créer la roue adéquate aux exigences de la locomotion, de l'adapter aux diverses formules du mouvement.

Toutefois, avant de se préoccuper de la *roue*, on s'inquiéta de la *route*, ce qui est assez dans l'ordre normal des choses.

La locomotion mécanique, née dans de bonnes conditions en Angleterre, voyait, dès ses premières ambulations, se dresser devant elle un obstacle imprévu : la nature défectueuse du sol et la succession de fondrières que l'on baptisait pompeusement voies nationales.

Les successives interventions de Thomas Telford, et peu après de Macadam, furent d'un heureux effet pour l'avenir de la locomotion.

L'amélioration des routes stimula, comme nous l'avons vu, l'activité des constructeurs de véhicules à vapeur.

En raison des inconvénients provenant, pour le mécanisme, des secousses et des cahots, pour les routes, du poids des engins, le problème se scinda en deux parties : les uns envisagèrent l'éventualité d'une route spéciale, appropriée aux exigences de la locomotion mécanique, les autres songèrent à créer la roue dont la formule se concilierait avec la nature des routes ordinaires.

Devait-on, en somme, adapter la route à la roue, ou la roue à la route ?

Les deux systèmes furent également prônés :

Du premier naquit le chemin de fer. Du second, l'automobilisme.

Mais avant que la différence ne soit nettement précisée, avant la scission, il y eut une période hésitante : l'ingénieuse conception d'un moyen terme conciliant les deux formules ne permit pas de discerner au premier abord laquelle prévaudrait.

Il s'agit de l'époque des *routes à rainures*.

On avait observé qu'un des grands obstacles à l'introduction des voitures à vapeur était la pesanteur des appareils et la résistance qu'opposaient à leur marche les inégalités de la surface des routes.

Pour y obvier, on construisit donc une espèce particulière de route à laquelle on donna le nom de « route à rainures », dont l'objet était de faire disparaître les obstacles se présentant sur les routes construites avec des matériaux ordinaires, et l'on y parvint en substituant aux surfaces molles et inégales des routes communes, des surfaces dures et polies faites en bois ou en métal, sur lesquelles les roues de voitures roulaient avec aisance et facilité.

En quoi consistait exactement cette innovation ?

La *Revue britannique* (1830) nous l'apprend :

Ces rainures sont deux ornières dans lesquelles on agence les roues des chars ; on les faisait jadis en bois¹, mais aujourd'hui, on y a généralement substitué du fer. On leur donne une longueur de 4 à 16 pieds ; elles sont soudées ensemble avec grand soin et à distances rapprochées, elles reposent sur des blocs de pierre fortement assujettis dans le sol. La paire d'ornières forme ce que l'on appelle une seule ligne de rainures.

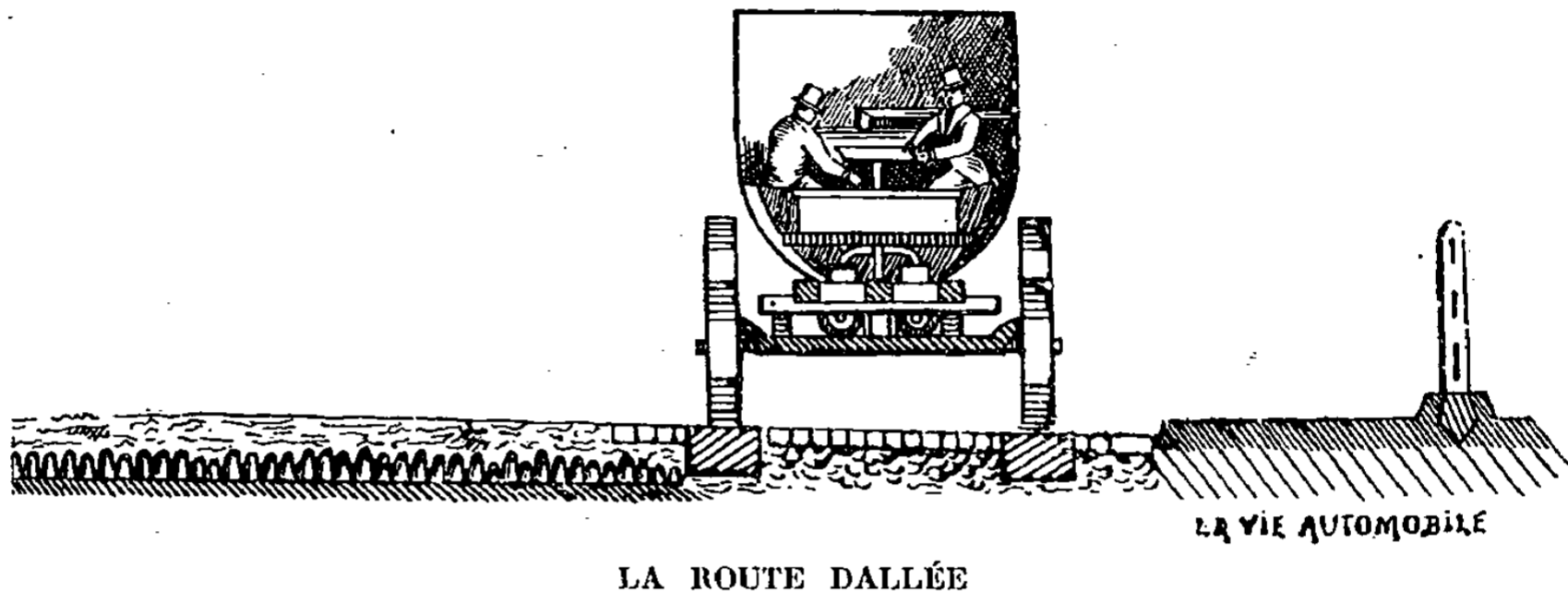
La route à rainure de fer fut, comme il est aisé de s'en rendre compte, l'ancêtre immédiat du rail. Celui-ci ne tardait pas d'ailleurs à paraître, et, d'autre part, la route à rainure se modifiait en route nivelée sur laquelle l'ancienne ornière n'était commémorée que par un passage en dalles de granit placées au ras de la chaussée macadamisée.

Quant à l'application pratique du rail, elle fut faite en 1808, par Richard

1. C'est vers le milieu du dix-septième siècle que l'on commence à apercevoir quelques traces de l'art de poser les rainures. Les premiers essais eurent lieu d'une manière fort imparfaite dans le voisinage des mines de charbon de Newcastle, où les immenses transports qui se faisaient des puits au lieu de chargement, sur la Tyne, durent faire reconnaître de bonne heure l'importance et l'utilité de ces routes. Au début du dix-huitième siècle, la première voie ferrée, dit le baron de Wismes, aurait été établie en France pour le service des mines de Saint-Étienne. Elle aurait consisté dans des longerons de bois revêtus de lames de fer fixées au moyen de clous et de boulons. Enfin, le 28 avril 1805, Isaac Sargent et C^{ie}, à Paris, prenaient un brevet d'importation et de perfectionnement de dix ans pour des routes en fer ou en bois destinées au transport des marchandises et des voyageurs à l'aide de voitures d'une construction particulière mises en mouvement par des machines à vapeur hydrauliques ou autres moteurs fixes.

Trevithick, qui s'avisa de construire un engin qu'il mit sur des rails circulaires :

Cet « autodrome » — si l'on ose employer semblable expression lorsqu'il s'agit d'une ère aussi lointaine — fut installé, ainsi que nous le



racontons précédemment, dans un terrain vague de la banlieue londonienne.

Roues à crampons

Toutefois, on faisait au principe du rail une grosse objection : l'insuffisance de l'adhérence des roues sur le rail.

Tous les ingénieurs admettaient à cette époque, dit M. de Retz, dans une note qu'il publia dans les *Annales du Génie civil*, en 1875, sans aucune expérience préalable, que la principale difficulté qui devait s'opposer à l'emploi sur les chemins à bandes de fer des locomotives à roues lisses, consistait dans le défaut d'adhérence des roues sur les rails. On pensait que l'action de la vapeur aurait seulement pour effet de faire tourner les roues sur place sans entraîner leur progression.

On sait que M. Thiers fut longtemps de cette opinion.

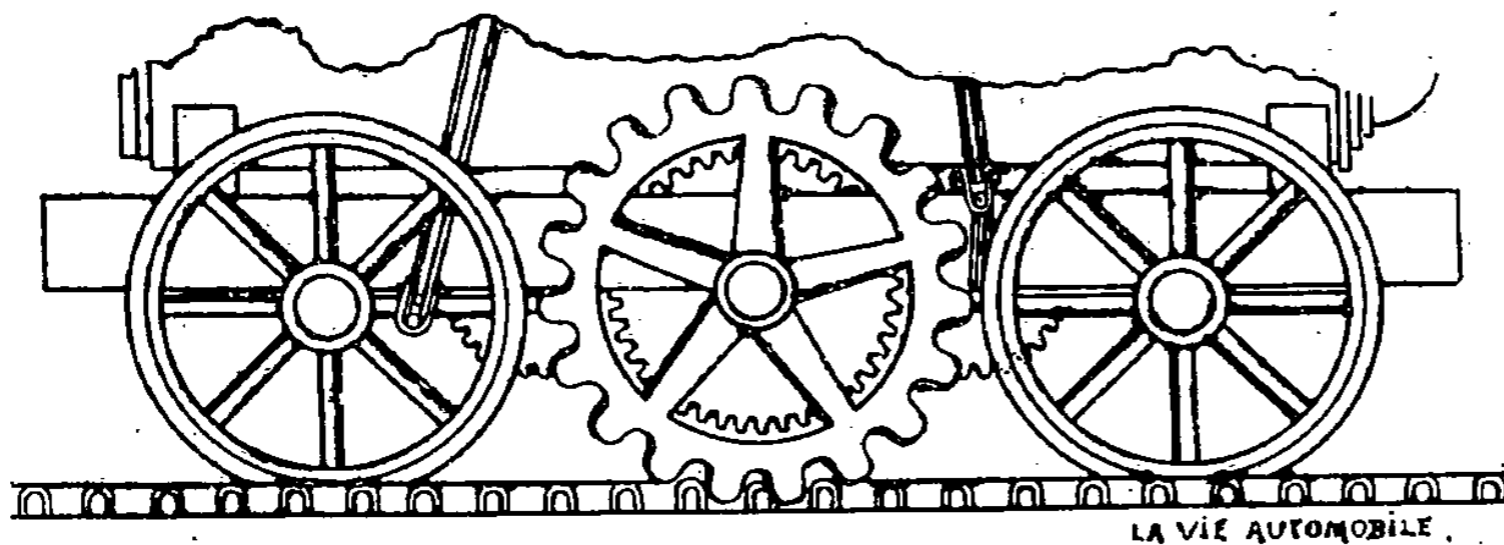
Aussi employa-t-on dès ces débuts, des roues à crampons et à crémaillères parallèles aux rails, devançant ainsi la création de M. Riggenbach et son chemin de fer du Rigi.

En 1812, M. Blenkinsop fit une roue dentée destinée à empêcher le patinage des autres roues sur les voies ferrées.

C'est seulement en 1813, que M. Blackett, mieux avisé que ses confrères, détermina par expérience, le degré d'adhésion des roues d'une locomotive sur la surface de rails unis ; il reconnut que le poids de la machine

suffisait à produire cette adhérence, à s'opposer à la rotation des roues sur place et provoquait ainsi la marche des plus lourds convois.

La cause du rail, dès lors, était gagnée.



ROUE DENTÉE DE BLENKINSOP (1812)

On sait le développement pris dès lors par les compagnies de chemins de fer, et les merveilleux progrès des engins destinés à entraîner les trains.

Le rail triomphe de la route

Que devient pendant ce temps-là la traction sur route ?

Elle se développe concurremment, dans une proportion moindre cependant : le rail triomphera de la route, jusqu'au jour où... Bibendum pourra se prévaloir d'avoir vaincu le rail!... Mais nous n'en sommes pas à cette période !

On craignait encore, en 1820, le patinage des roues de machines à vapeur, alors même qu'elles roulaient sur le sol des routes et l'on s'efforça d'y remédier :

On connaît les fameux *pieds artificiels* de Gordon, étrange système que préconisa momentanément Gurney.

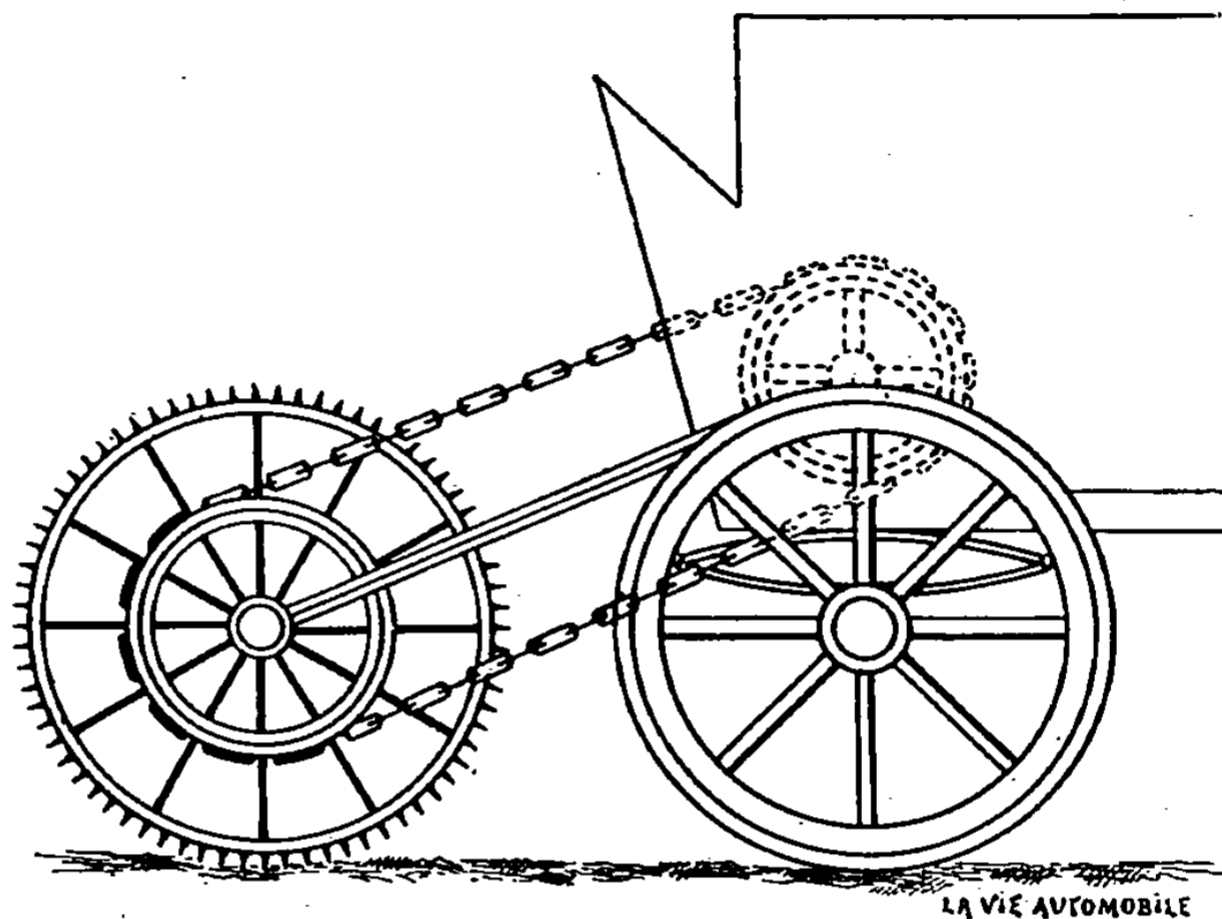
D'autre part, en 1825, John et Samuel Steward, croyant aussi que l'adhérence de roues porteuses est insuffisante à engendrer la propulsion, veulent obtenir cette dernière au moyen d'une roue dentée indépendante du véhicule, mais reliée au corps de la voiture au moyen d'un cadre oscillant, de sorte qu'elle puisse suivre toutes les aspérités de la route.

Fantaisiste conception, plus apte à labourer le sol qu'à propulser efficacement une voiture !

Mais, bientôt, l'augmentation croissante du prix des chevaux et de la

main-d'œuvre poussera les inventeurs à considérer, à un autre point de vue, les locomotives routières qui, devant remorquer les chariots, allaient être surtout appliquées aux transports des lourds fardeaux pour l'industrie et l'agriculture.

On dut alors étudier sérieusement les moyens d'accroître l'adhérence



ROUE DENTÉE DE J. ET S. STEWARD

de la machine sur le sol et aussi d'améliorer les caractéristiques fondamentales de la roue.

L'adhérence au sol

M. de Retz estimait qu'il y avait deux façons de procéder pour augmenter l'adhérence des machines routières de traction :

1° On peut, dit-il, avec des roues lisses, accroître le poids de la machine et augmenter la largeur des jantes, mais ce moyen est peu pratique; il conduit à des machines très lourdes, et bien que la loi autorise une charge de 8 tonnes sur chaque essieu de la locomotive, il vaut mieux se tenir un peu en deçà de cette limite. En ne le faisant pas, on s'exposerait à être poursuivi pour dégâts à la chaussée. Il faut, en outre, brûler une forte proportion de combustible pour le transport de cet excédent de poids mort.

2° La modification des roues est plus pratique, bien que la mise de fonds soit tout d'abord plus élevée. Plusieurs systèmes de roues ont été essayés jusqu'ici et se distinguent en :

Roues élastiques, dont les jantes rigides peuvent remplir l'office de ressorts, sans pour

cela que leur circonférence dévie nécessairement d'une forme circulaire (Adam, Mackinder).

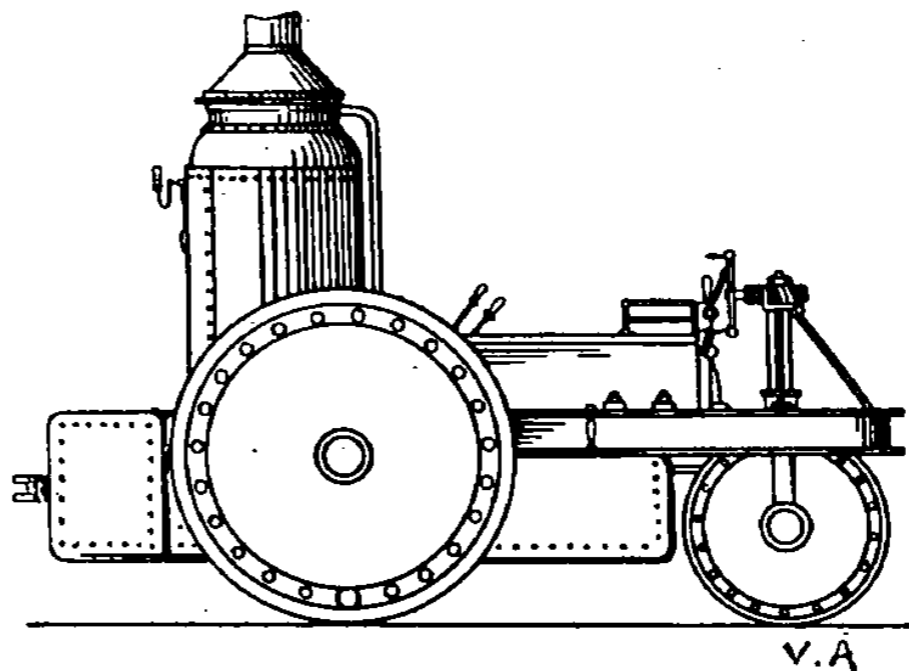
Roues flexibles, dont la surface foulante souffre un changement matériel de forme, en roulant après avoir agi comme un ressort (Thomson, Bremme).

Roues rigides, qui ne cèdent pas aux inégalités de la route et transmettent au mécanisme des vibrations et des cahots nuisibles.

Le bandage de Thomson

Nous n'entreprendrons pas l'énumération vraisemblablement fastidieuse des diverses inventions de roues qui, par leur disposition, rentrent dans l'une des catégories précitées.

Cependant, on ne saurait passer sous silence la conception très originale d'un constructeur de locomotives routières nommé R. W. Thomson, routières particulièrement fameuses, parce que ce sont là les premiers véhicules de ce genre à propos desquels on ait fait usage de puissants bandages en caoutchouc vulcanisé, aussi bien pour les roues motrices que pour celles de l'avant-train directeur.



LOCOMOTIVE ROUTIÈRE THOMSON

Nous en entendons parler en 1867¹.

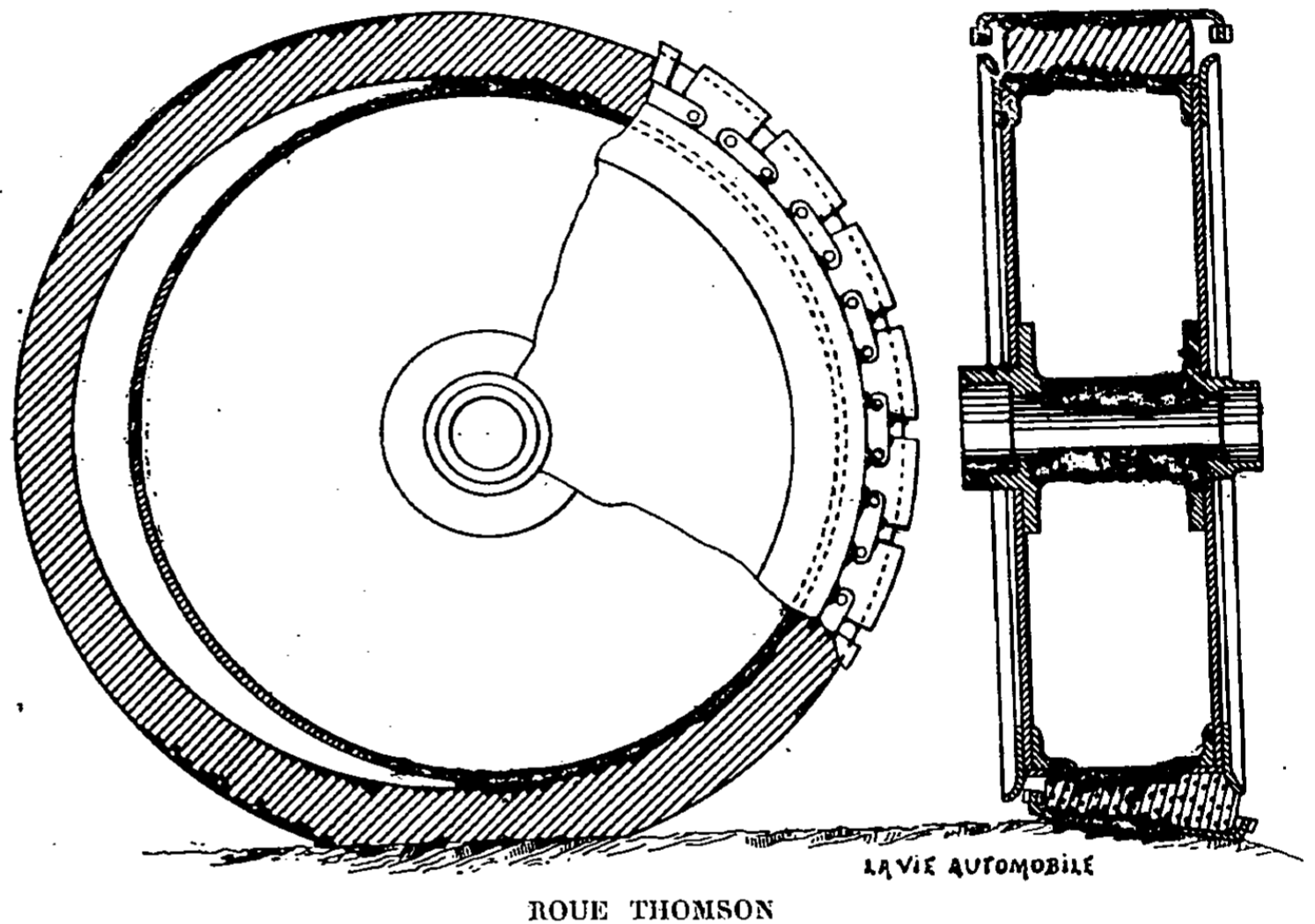
Les routières de Thomson, *Colonist* 8 HP. et *Ravee* 14 HP. (chaudière Field) pesaient, à vide, environ 8 500 kilos, et à une allure de 8 kilomètres à l'heure, devaient remorquer une charge de 30 tonnes.

Dès le principe, les roues motrices étaient composées d'une jante en tôle de 1 m. 20 de diamètre et perforée d'une grande quantité de trous de

1: Dès le 10 décembre 1845, R. W. Thomson qui inventait d'ailleurs aussi le pneumatique avait fait breveter en Angleterre et, en 1846, en France, un « perfectionnement aux roues de voitures et autres corps roulants ». « Invention consistant, dit le brevet, en l'application de supports élastiques autour des bandes des roues de voitures, afin de diminuer la puissance nécessaire pour les tirer et pour rendre leur mouvement plus doux et diminuer le bruit qu'elles font en roulant. » Toutefois, l'on pourrait peut-être revendiquer, pour Charles Dietz, la priorité pour l'emploi du caoutchouc dans la fabrication des roues. En effet, les roues motrices de son tracteur, dont les premières expériences remontent à 1834, comme on sait, étaient établies avec une jante élastique, ou du moins, une tentative de jante élastique. Entre la jante interne et le bandage extérieur, était interposée une couche de matière souple qui fut d'abord du feutre goudronné, puis du liège, puis enfin du caoutchouc. Ceci constituait évidemment un acheminement vers le bandage en caoutchouc plein de Thomson. Le dispositif fut d'ailleurs breveté en Belgique par Johann Christian Dietz, père de Charles Dietz, les 5 avril 1834 (n° 1492) et 16 août 1836 (n° 1497).

2 centimètres de diamètre, évasés du côté extérieur. Sur la jante, de 38 centimètres de largeur, munie de deux joints de 25 millimètres de saillie, on plaçait un bandage de caoutchouc vulcanisé de 31 centimètres de largeur et de 11 centimètres d'épaisseur.

Ce bandage était chaussé sur la roue presque sans tension, condition



indispensable à la bonne marche et qui permettait au caoutchouc allongé devant la roue d'aller reprendre sa place sur l'arrière.

On voit, dit M. G. Horeau dans le *Bulletin de la Société des anciens élèves des arts et métiers*, qu'il y a ainsi déplacement constant du bandage élastique par rapport à la roue... Ce bandage joue en quelque sorte le rôle d'un rail en caoutchouc qu'on étendrait sur la route.

Ordinairement, le bandage faisait une révolution complète pour 30 ou 40 révolutions de la roue.

Avec ces jantes élastiques, tout allait bien quand les routes étaient unies et sèches, mais quand les roues avançaient sur un sol boueux et humide, le caoutchouc glissait sur la terre et la roue patinait, ou bien cette jante écartait la boue qui venait s'interposer entre elle et le métal, le

lubrifiait et il arrivait souvent que le tambour patinait sur sa jante, comme aurait fait un arbre de machine sur son coussinet.

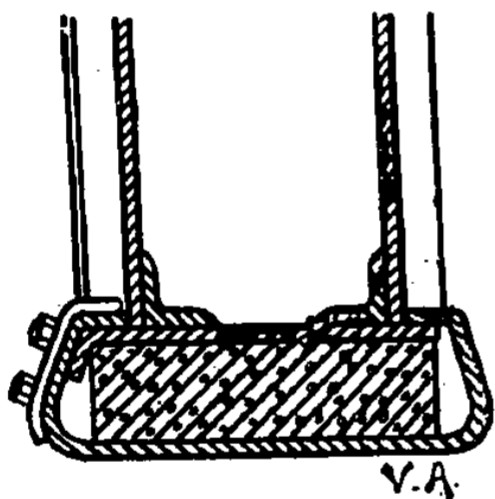
Pour obvier à ces inconvénients, Thomson fit revêtir la jante élastique d'une chaîne sans fin, sorte de cuirasse en acier formée d'une série de patins en forme d'U, reliés entre eux par des maillons doubles. Cette chaîne, placée sans tension sur le caoutchouc, pouvait se déplacer sur lui pendant la marche.

On a pu, avec ces machines attelées à une charrue, labourer directement le sol, car les roues appuyant par une grande surface, ne transmettaient au sol qu'une faible pression par centimètre carré (3 kg. 05).

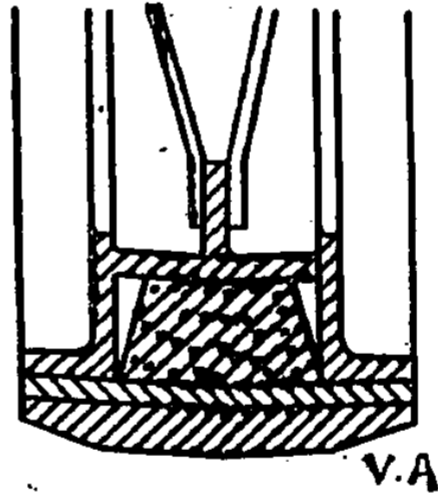
On reconnut toutefois, à l'usage, que le déplacement du caoutchouc sur sa jante et surtout la tension qu'il éprouvait à chaque instant occasionnaient une usure rapide, se traduisant par une perte de 10 p. 100 de son poids après un parcours de 2 000 à 3 000 kilomètres.

Ce qu'on pense du caoutchouc

Les expérimentateurs de dispositifs facilitant le roulement des locomotives routières et engins mécaniques furent d'autant plus nombreux¹



ROUE DE BURELL



ROUE D'ADAM

que le problème apparaissait délicat, difficile à résoudre. Seule une solution devait intervenir : le bandage pneumatique qui constituait un perfectionnement véritable.

1. Principaux inventeurs de roues ou de bandages : Charles Boydell (railway sans fin); Bray (roues à couteaux); Lotz, fils aîné (roues fer, jantes rigides); David et Foulque (blocs en caoutchouc); Grey et Aveling, Burrell (perfectionnements à la roue Thomson); Adam (roues élastiques); Bremme (roues à jante flexible); J. F. Cail et C^e (roues à garniture de bois sur champ); Woodford, Pilkington (jante élastique); Pinchkeck, Walker et John Pelaum, Clayton et Shuttlenorth, Rousseau (roues élastiques).

Nous en parlerons à son heure. En attendant, en dépit des efforts tentés, aucune expérience n'apparaît concluante.

M. Tresca, membre du jury international de l'Exposition universelle de Vienne en 1873, dans son « rapport sur les machines », disait :

Il ne semble pas que les bandages en caoutchouc, si préconisés en ces dernières années, aient réellement réussi d'une manière incontestée; cette solution ne saurait avoir, suivant nous, une grande utilité.

M. Tresca avait raison, car il ne pouvait prévoir l'avenir colossal du bandage en caoutchouc... pneumatique. En ce qui concerne les roues élastiques, on ne nous a pas encore démontré péremptoirement que son affirmation soit mal fondée.

D'ailleurs, comme le dit beaucoup plus tard, en 1889, mais très justement néanmoins, M. Polonceau : La grosse difficulté à résoudre était *la composition à donner au caoutchouc suivant la nature du travail auquel on se proposait de le soumettre.*

Or, on l'ignorait totalement, quelle que fût la destination éventuelle du caoutchouc manufacturé.

Nous n'envisagerons pas plus longuement une question sur laquelle Michelin mit, croyons-nous sincèrement, tout le monde d'accord, en créant le pneumatique démontable qui est, à n'en pas douter, la plus répandue des *roues élastiques.*

La vitesse. — Impressions de voyage en chemin de fer

Nous ne nous sommes pas encore préoccupés du critérium de la vitesse; cependant l'on a pu remarquer, au cours des citations précédentes, avec quelle minutieuse précision les auteurs prennent note des vitesses atteintes et des moyennes accomplies par les véhicules à traction mécanique.

Le problème de la rapidité hante évidemment déjà tous les esprits. On s'enorgueillit de l'allure à laquelle ont été effectués certains trajets, et l'ascension de la rampe de Saint-Germain en treize minutes par le remorqueur Charles Dietz, qui fut admirativement commentée, permet de bien augurer de l'intérêt que présenteront, dans un avenir encore éloigné, les courses de côtes!

Mais qu'entendait-on par *vitesse* au premier tiers du dix-neuvième siècle?

A ce propos, la collection du *Magasin pittoresque* de 1837 contient un article intitulé « Des machines à vapeur locomotives », riche en impressions lapidaires et qui, bien que sortant un peu de notre cadre, car il s'agit d'un voyage en chemin de fer, est intéressant à citer, pour documenter l'histoire chronologique de la vitesse à travers les âges !

Dans cet article, l'auteur raconte tout d'abord un voyage qu'il vient d'effectuer dans le chemin de fer de Paris à Saint-Germain, et commence par nous rapporter ce que pensaient de ce nouveau mode de locomotion ses compagnons de route :

Chacun des voyageurs du wagon où nous étions assis, dit-il, exprimait à sa manière ses impressions. Celui-ci s'étonnait que, malgré tant de rapidité, il lui fût aussi aisé de respirer que s'il eût marché sur la terre à pas lents. Celui-là s'extasiait à la pensée qu'il ne sentait aucun mouvement : il lui semblait être assis dans sa chambre. Un autre faisait remarquer qu'il était impossible d'avoir le temps de distinguer à trois pas, sur le sable, un insecte de la grosseur d'une abeille, ou de reconnaître les traits d'un ami. Un autre enfin se réjouissait de l'attitude étonnée des habitants de la campagne, au passage de cette colonne de fumée et de cette longue trainée de voitures sans chevaux, glissant, avec un léger bourdonnement, et disparaissant presque aussitôt dans le lointain. De plus graves déclaraient incalculables les bienfaits de cette invention. Pendant ce temps la machine rasait le sol.

A trois quarts de siècle près, ne sont-ce pas là *les mêmes impressions* de ceux qui voyagent pour la première fois en automobile ?

A quelle vitesse correspondaient toutefois ces impressions relatées par l'auteur de l'article dont il s'agit ? Il ne nous le dit pas positivement, mais nous pouvons le déduire de l'extrait qui va suivre, et qui va nous donner en même temps un curieux aperçu de la limite qu'on lui assignait pour l'avenir :

Ce serait peut-être bien ici le lieu de parler de vitesses que peuvent prendre les locomotives. Nous nous bornerons à dire que des vitesses de 20 et 25 lieues par heure, dont quelques journaux ont parlé, sont, en pratique, des absurdités manifestes. On s'en convaincra facilement si l'on veut remarquer que, pour qu'une locomotive pût parcourir 20 lieues, ou 80 kilomètres, par heure, en supposant à ses roues de derrière un diamètre de 2 mètres, ce qui est considérable, il faudrait que ces roues fissent environ 212 tours par minute, de sorte que les pistons changeraient 424 fois de direction dans le même temps, ce qui détraquerait infailliblement la machine dans un temps assez court. D'ailleurs, la vaporisation dans la chaudière ne serait jamais assez rapide pour fournir la consommation de vapeur que de pareilles vitesses exigeraient. Enfin, et si ces vitesses étaient jamais possibles, la charge traînée par la locomotive devrait être excessivement faible, ce qui rendrait ces machines plus brillantes qu'utiles. Il ne paraît pas que, même pour de très courts espaces et de très faibles charges, on ait jamais pu dépasser 12 à 13 lieues ; or, même à cette vitesse, les machines se détérioreraient rapidement ; 8 lieues à l'heure sur chemin de niveau sont déjà une fort belle vitesse.



32 kilomètres à l'heure! Voilà ce qu'à cette époque on qualifiait de *fort belle vitesse*.

Et encore, il s'agit du chemin de fer, non de la voiture.

Celle-ci, lorsqu'elle marchait « à 4 lieues à l'heure » engendrait bien des étonnements... lorsqu'on y croyait!

Il souffle un vent de folie. — Conceptions étranges. — M. John Progrès

En même temps que les gens réfléchis s'accordent à reconnaître un caractère déraisonnable aux vitesses exagérées qu'ils croient, fermement



VELOCIPEDRAISIA VAPORIANA

(Motor Review)

d'ailleurs, impossibles; en dépit de la révélation des difficultés innombrables auxquelles se heurtent les créateurs de voitures mécaniques, l'opinion publique s'enthousiasme, exagérément peut-être.

D'ailleurs, au début du siècle, un véritable vent d'incohérence, de folie, souffle sur les méninges imaginatives des novateurs, dont l'esprit est en outre surexcité par l'optimisme des journaux qui croient réalisé ce qui n'est qu'à l'état de projet, et par les caricaturistes dont la verve se donne un libre cours et conçoit de chimériques engins.

« Roue de locomotive, roue des plaisirs, roue de fortune! tout tournait

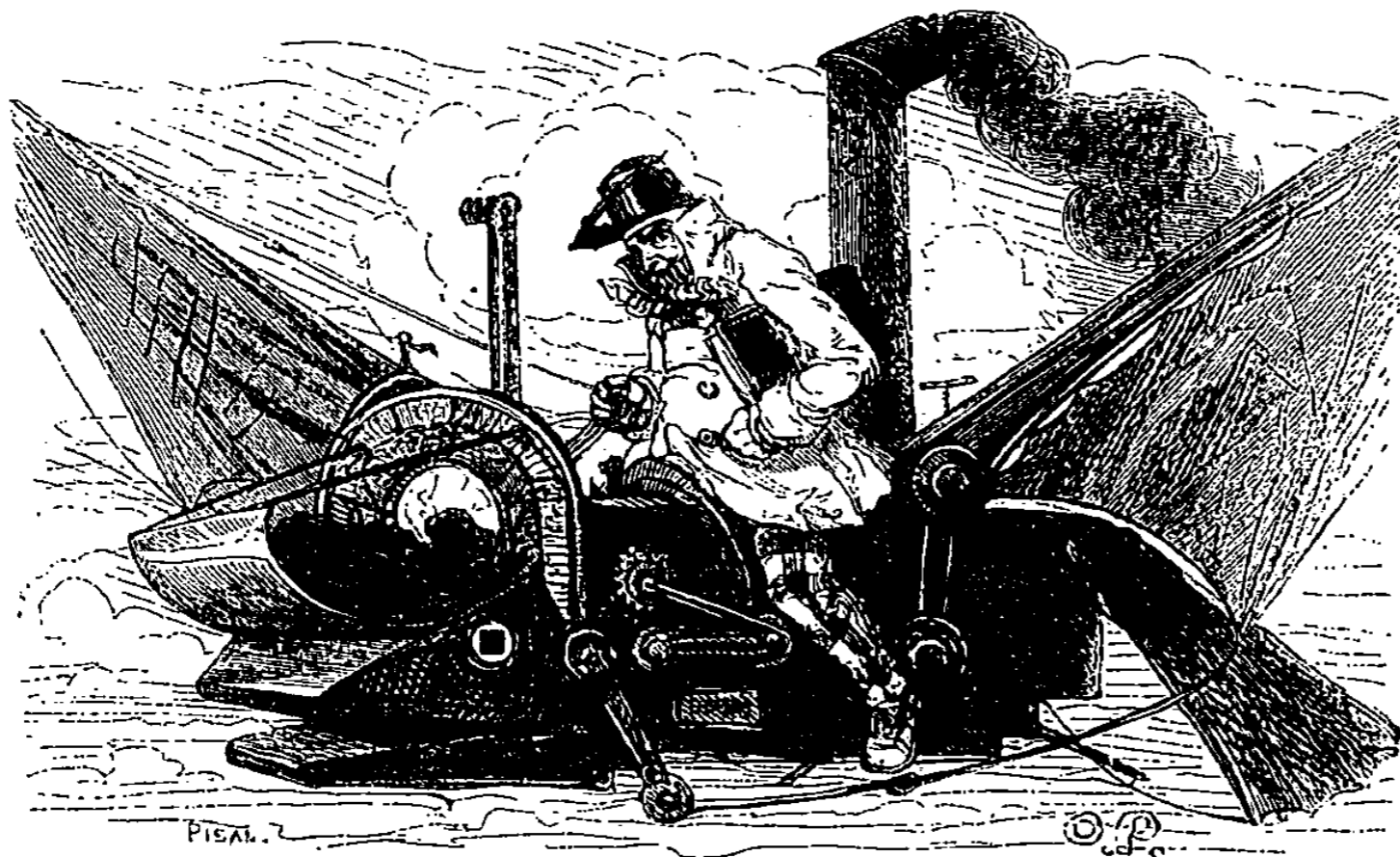
alors ; les têtes comme les roues », écrit spirituellement M. John Grand-Carteret, qui ajoute :

A côté des fantaisies de l'image qui affectionne toujours les extravagances, voici les trouvailles des inventeurs, de ces chercheurs acharnés que rien n'arrête, qui se complaisent aux complications de toutes sortes, aux machineries embrouillées...

Nous avons successivement :

La *Velocipedraisia vaporiana* « mécanocomique », très surprenante, inventée en Allemagne, consistant en une sorte de vélocipède à deux roues actionnées par une machine à feu, dont la première expérience eut lieu, assure une gravure, le dimanche 5 avril 1848, dans les jardins du Luxembourg.

D'autre part, le *Galignani's Messenger* du 26 août 1826 rapporte qu'on



M. JOHN PROGRÈS

(Emile Souvestre, *le Monde tel qu'il sera*)

peut voir circuler sur la route de Bristol à Londres une voiture à cerfs-volants ainsi comprise :

Un cerf-volant principal de 20 pieds de haut qu'on tenait à 170 pieds du sol et un cerf-volant pilote au-dessus servaient l'un à entraîner la voiture sous la poussée du vent, l'autre à la diriger selon les sinuosités de la route.

Ladite voiture marchait, paraît-il, de la sorte, à une allure de 18 à 20 milles par heure !

Un peu plus tard, Émile Souvestre nous présentera dans *le Monde*

tel qu'il sera, en l'an 3000, arrivant juché sur une extraordinaire machine à feu, le pittoresque M. John Progrès :

C'était, nous dit l'écrivain, un petit homme en paletot de caoutchouc, coiffé d'un gibus mécanique, cravaté d'un col de crinoline, et chaussé de guêtres en drap anglais. Il portait au cou une énorme chaîne dorée par le procédé Ruolz, à la main droite une canne de fer creux, et sous le bras gauche un portefeuille d'où sortaient quelques coupons d'actions industrielles...

Il était commodément assis sur une locomotive anglaise dont la fumée l'enveloppait de fantastiques nuages et portait en croupe un daguerréotype de la fabrique de M. Le Chevalier.

N'est-il pas curieux à relire ce passage d'un livre, vieux de soixante années, où se trouvent présentés à l'avance et quelque peu raillés nos petits ridicules modernes!...

Émile Souvestre n'a-t-il pas vu trop loin dans l'avenir et l'an 3000 n'est-ce pas tout simplement le vingtième siècle à son début!!!

Avec la timide expérience de Julienne qui fit fonctionner une fois, en 1855, sa voiture à air comprimé, laquelle pesait 1 100 kilos et contenait au départ 740 litres d'air à la pression de 25 atmosphères; avec quelques autres essais d'intérêt plus médiocre encore et de résultats plus nuls si possible, s'achève la série des inventions inutiles.

L'Angleterre édicte les « Locomotives Acts »

C'est à cette époque que le gouvernement anglais commit la plus grosse erreur que sa coutumière perspicacité ait à son actif.

Il édicta les fameuses lois prohibitives dont nous avons déjà parlé, mais dont il est intéressant de signaler les dispositions les plus saillantes :

Les « Locomotives Acts » sont au nombre de deux, promulguées le 1^{er} août 1861 et le 5 juillet 1865; un « Amendment Act », en date du 16 août 1878, modifie dans un sens un peu plus avantageux l'« Act » de 1865.

A la vérité, le premier de tous était conçu dans une bonne intention. On y trouve l'attendu suivant :

Attendu que l'usage des locomotives sur les routes n'a pas été prévu d'une façon générale; que certains arrêtés locaux sont en quelque sorte prohibitifs de leur emploi; il est désirable que cet emploi soit réglementé d'une façon générale, etc.

Et l'acte en question, après avoir énuméré les divers droits de péage et de circulation dus pour les locomotives routières, droits calculés selon

le nombre de roues, après avoir prescrit aux engins un poids maximum de 12 tonnes, détermine la vitesse maximum autorisée comme suit :

2° *Limite de vitesse.* Il ne sera pas permis de conduire sur les routes à péages ou autres des locomotives à une vitesse supérieure à 10 milles à l'heure (16 km.) dans les campagnes et 5 dans les villes, bourgs ou villages, sinon.... 5 livres d'amende s'il s'agit du conducteur et 10 livres s'il s'agit du propriétaire en personne.

Mais, le 1^{er} septembre 1865, l'acte pour régulariser *davantage* l'usage des locomotives sur les routes à péage et autres routes, était plus restrictif encore :

1° Trois personnes au moins seront employées pour diriger et conduire une locomotive et, si plus de deux voitures y sont attelées, il faudra une personne de plus pour les surveiller;

2° Une de ces personnes, tant que la locomotive sera en mouvement, la précédera à la distance d'au moins 60 yards (54 m. 85) portant un drapeau rouge. Elle avertira les cavaliers et les conducteurs des voitures qu'elle rencontrera, les aidera à se garer et ordonnera au besoin au mécanicien de s'arrêter :

3° Les conducteurs de locomotives laisseront à côté d'eux, sur la route, le plus d'espace possible pour le passage des autres voitures;

4° Il ne faudra pas, à tout moment, faire usage du sifflet des locomotives, ni ouvrir les purgeurs, robinets, etc., en vue des passants à pied, à cheval ou en voiture; il ne faudra pas non plus charger les soupapes ni qu'elles laissent échapper la vapeur;

5° Toute locomotive sera immédiatement arrêtée à la réquisition de tout passant à pied, à cheval ou en voiture, qui indiquera son intention en levant la main;

6° Tout conducteur de locomotive devra placer deux bonnes lumières de chaque côté de sa machine et en avant, dès une heure après le coucher du soleil jusqu'à une heure avant son lever.

Pénalités pour contrevenir à ces prescriptions : en cas de contravention, le propriétaire de la locomotive sera passible d'une amende qui ne sera pas supérieure à 10 livres sterling et il aura recours contre les conducteurs.

IV. *Limite de la vitesse des locomotives sur les routes à péages et les grandes routes.* Sans préjudice des règlements à intervenir de la part des autorités locales, il n'est pas permis de conduire les locomotives à une vitesse supérieure à 4 milles (6 346 mètres) dans la campagne et à 2 milles (3 218 mètres) dans les villes, bourgs et villages, sinon... 10 livres d'amende.

Par contre, les locomotives pourraient dès lors peser 14 tonnes au lieu de 12.

Enfin l'« Amendment Act » de 1878 changeait l'article 5 de l'« Act » de 1865 qui permettait :

Aux ministres de Sa Majesté de faire interdire l'emploi des locomotives dans tel lieu ou district où il serait destructif pour les routes ou dangereux pour le public.

Mais il fallait toujours « brûler sa fumée » et continuer à faire précéder la voiture d'un homme muni d'un drapeau rouge et se tenant désormais à 20 yards (18 m. 50) du véhicule!!!

La France plus perspicace que l'Angleterre

Moins enthousiastes aux débuts de la locomotion mécanique, que nos voisins d'outre-Manche, nous avons montré plus de persévérance qu'eux dans l'étude des rudimentaires et complexes engins.

Tandis qu'une loi prohibitive arrêtait l'essor du constructeur anglais, les inventeurs français obtenaient des pouvoirs publics la consécration officielle de leurs essais.

On a vu, coïncidant avec les « Locomotives Acts », la publication en France d'un règlement autorisant la circulation des locomotives routières sur routes.

Ceci était significatif et l'œuvre de progrès ne pouvait qu'aller en grandissant.

Toutefois, avant d'en venir aux expériences *concluantes* d'Amédée Bollée, il nous faut jeter encore un coup d'œil d'ensemble sur le milieu du siècle et nous efforcer de sélectionner dans le chaos des conceptions nombreuses que l'on vit éclore à côté des intéressantes tentatives de Dietz, Lotz, Albaret, etc., celles qui, sans fournir des résultats pratiques immédiats, engendrèrent néanmoins les grands perfectionnements de l'époque contemporaine.

CHAPITRE VI

Une époque de transition

Une époque de transition. — Gazoline, vapeur, électricité. — L'invention de Lenoir — Aventures du premier canot. — Question de priorité. — Premières voitures à vapeur chauffées au pétrole. — J. Ravel et Wilkinson. — Premier essai de Ravel. — Une voiture ensevelie. — Quelques inventeurs isolés : Stapper, Ravel, Palmers de Groot, Touzé. — Fernand Forest. — La fée Électricité. — Première voiture électrique de Davidson. — Le vélocipède G. Trouvé. — L'année 1881. — N.-J. Raffard et son tramcar électrique. — Nouveaux essais du tramcar. — La carrière de N.-J. Raffard. — Son apologie. — Les débuts de Jeantaud.

Une époque de transition. — Gazoline, vapeur, électricité

Les modernes « électriques » vont considérablement nous rapprocher de l'époque contemporaine, mais il nous faut rétrograder au préalable vers quelques années fécondes en inventions, riches en progrès, grosses en conséquences.

La vapeur, avec Amédée Bollée, ensuite avec de Dion-Bouton, constitue, de 1870 à 1890, une ère de vingt considérables années.

Le moteur à gaz, d'autre part, se révèle à l'attention publique dès 1860, grâce aux études de Lenoir; et s'il végète un certain temps, Daimler, en 1885, va le reprendre et lui donner une vitalité telle qu'il éclipsera de son omnipotence tous les agents moteurs jusqu'alors prépondérants.

Nous avons eu l'occasion de signaler, au début de cet ouvrage, la superbe invention de Lebon d'Humbersin qui, le premier, conçut le principe du moteur à gaz, ainsi même que celui de la « compression » préalable qu'il produisait dans des cylindres distincts avant l'entrée du mélange tonnant dans le cylindre moteur.

On raconte que, vers 1807, un officier nommé Rivaz, originaire de la république du Valais, qui est aujourd'hui un canton de la Suisse, prit un brevet pour un véritable véhicule actionné par un moteur à explosions, dans lequel le gaz était enflammé par une étincelle électrique.

Ce précurseur n'aurait cependant pas été très satisfait par son inven-

tion, car, tout en déclarant prouver que le gaz pourrait être un produit excellent pour actionner les moteurs, il ajoutait :

D'autres probablement développeront cette idée et en appliqueront avec succès le principe à diverses sortes de machines.

L'invention de Lenoir

Successivement, John Barber, Robert Street, contemporains de Lebon d'Humbersin, avaient posé la question.

Brown en 1823, Wright en 1833, Barnett en 1838, Barsanti et Mattei en 1854, s'étaient ensuite préoccupés — mais en vain — de solutionner le problème,

Vint Lenoir.

Le gaz de houille était alors appliqué à l'éclairage de nombre de villes; le pétrole, connu depuis la plus haute antiquité, mais pendant longtemps peu employé, commençait à se répandre pour l'éclairage aussi, sous l'active impulsion des Américains qui venaient d'en découvrir chez eux d'importants gisements.

Le 10 novembre 1859, sous le titre de : « Moteur à air dilaté par la combustion du gaz », Lenoir brevetait sa première invention qu'il allait compléter en 1863 par une addition au brevet « pour remplacer le gaz par les vapeurs de l'hydrogène carburé, pétrole et autres carbures ».

C'est donc Lenoir qui, le premier, en 1860, construisit un moteur à gaz, utilisable industriellement, puis qui, alimentant ensuite son moteur d'air carburé, l'appliqua à une voiture automobile, en 1863.

Lenoir écrivit d'ailleurs, plusieurs années plus tard, ce récit — nullement flatté — de ses expériences de début :

J'ai fait, en 1863, une voiture automobile avec laquelle au mois de septembre nous allions à Joinville-le-Pont; une heure et demie pour aller, autant pour revenir. La voiture était lourde; le moteur, de 1 cheval et demi, tournait 100 tours à la minute, avec un volant assez lourd. C'était loin des 700 ou 800 tours que font les petits moteurs d'aujourd'hui.

L'allure de ce véhicule était fort lente naturellement et nécessitait une grande provision d'eau et d'essence.

L'engin donna des résultats médiocres. A la même époque, Lenoir construisit un moteur qu'il plaça sur un canot. Il dit en effet :

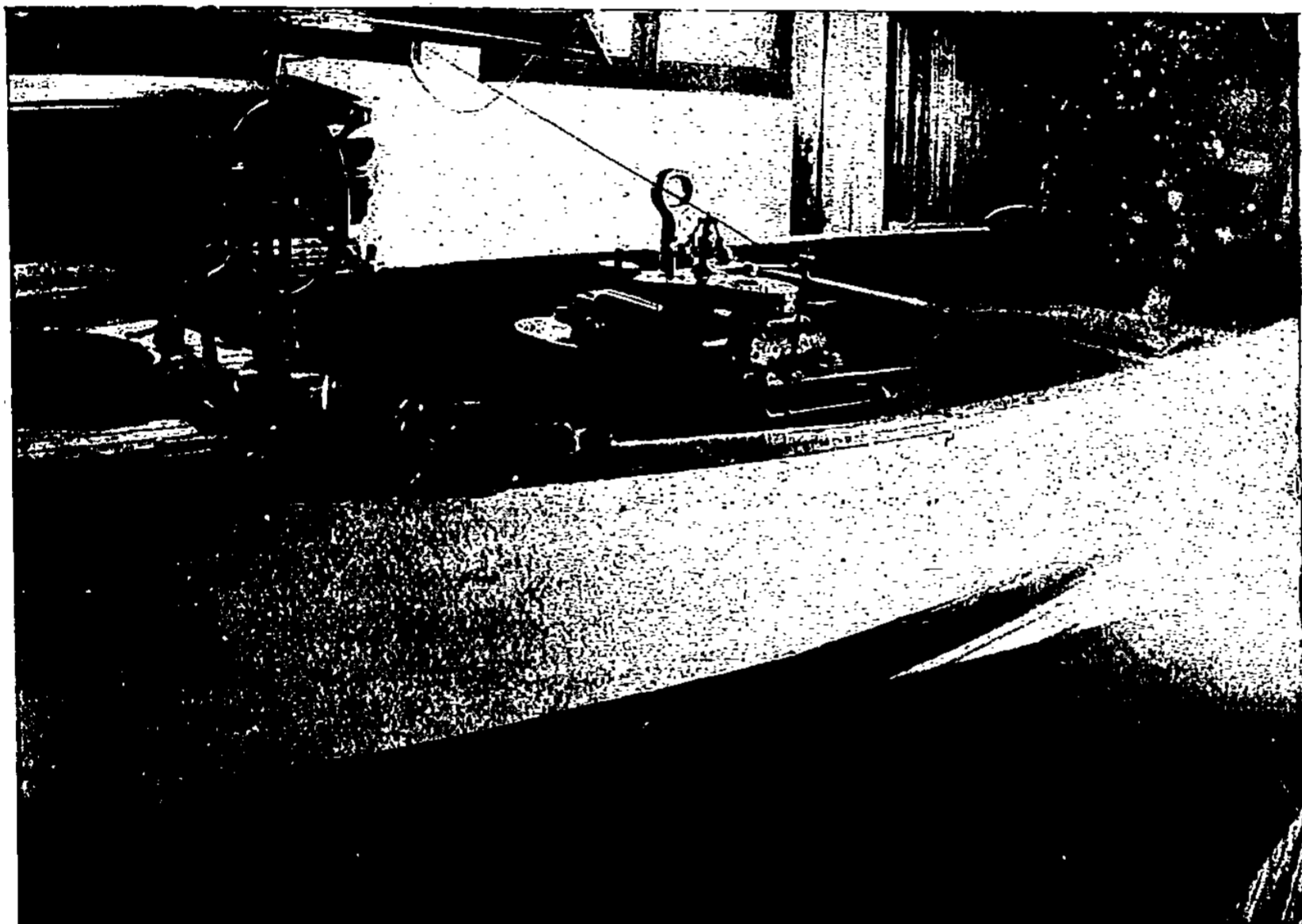
J'ai fait alors un bateau avec un moteur de 2 chevaux; j'ai obtenu de meilleurs résultats car je n'avais pas besoin d'emporter d'eau et le poids était insignifiant. En 1863,

j'ai fait une machine de 6 chevaux pour M. Dalloz, alors directeur du *Moniteur universel*. Nous avons monté la machine sur un bateau de 12 mètres de long ; mais la vitesse était insignifiante, toujours à raison de la petite vitesse du moteur, et nous dépensions trop de pétrole.

En dépit des déclarations de ce trop modeste inventeur, il semble que son canot ait plusieurs fois par semaine effectué, sans trop de mauvais accidents, le parcours de Paris à Charenton, et cela pendant près de deux années.

Aventures du premier canot

Si l'on ignore ce qu'il advint de la voiture automobile de Lenoir,



LE CANOT DE LENOIR

(F. Forest, *les Bateaux automobiles*)

nous avons, par contre, des renseignements sur le canot. L'histoire est assez pittoresque pour être contée :

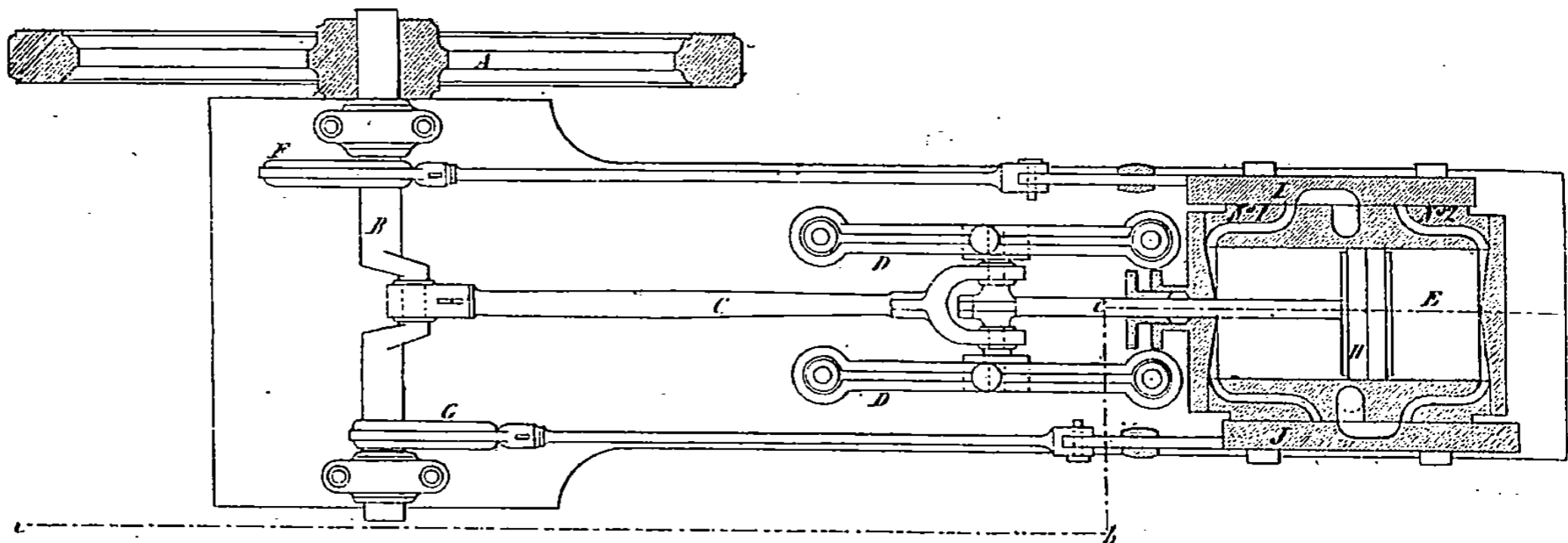
En 1878, à l'Exposition aménagée au Trocadéro et sur la lisière du Champ-de-Mars, les visiteurs purent voir cette embarcation, longue de 8 mètres et large de 1 m. 80. Elle obtint un succès de curiosité relatif, bien qu'elle évoluât parfois, sous la direction de Lenoir, aux alentours

du pont de l'Alma, en présence de la foule assemblée sur les quais et... chaque fois que s'y prêtait le rudimentaire carburateur à barbotage, capricieux comme une jolie femme.

Puis, dans les démolitions de l'Exposition, on perdit momentanément sa trace.

... C'est alors que l'histoire devient cocasse :

A quelques années de là, en draguant le bassin du Commerce, au



MOTEUR A AIR DILATÉ DE LENOIR — PLAN-COUBE

(F. Forest, *les Bateaux automobiles*)

Havre, les appareils de râclage des bas-fonds amenaient à la surface un engin bizarre et considérablement défraîchi, par un séjour prolongé dans l'eau vaseuse... engin qui n'était autre que le canot Lenoir.

On le renfloua, et par chemin de fer l'appareil fut expédié à Paris pour être soigné à l'excellent hôpital de Tellier père, au quai de la Rapée.

On avait formé, en effet, le projet de l'exposer à nouveau au palais de l'Industrie, transformé en lac couvert à l'occasion de l'Exposition du travail, vers 1888.

Tellier père n'avait cure du canot de Lenoir et l'aurait fort bien laissé dans l'état lamentable où il se trouvait.

Mais Tellier père avait un fils : Alphonse Tellier.

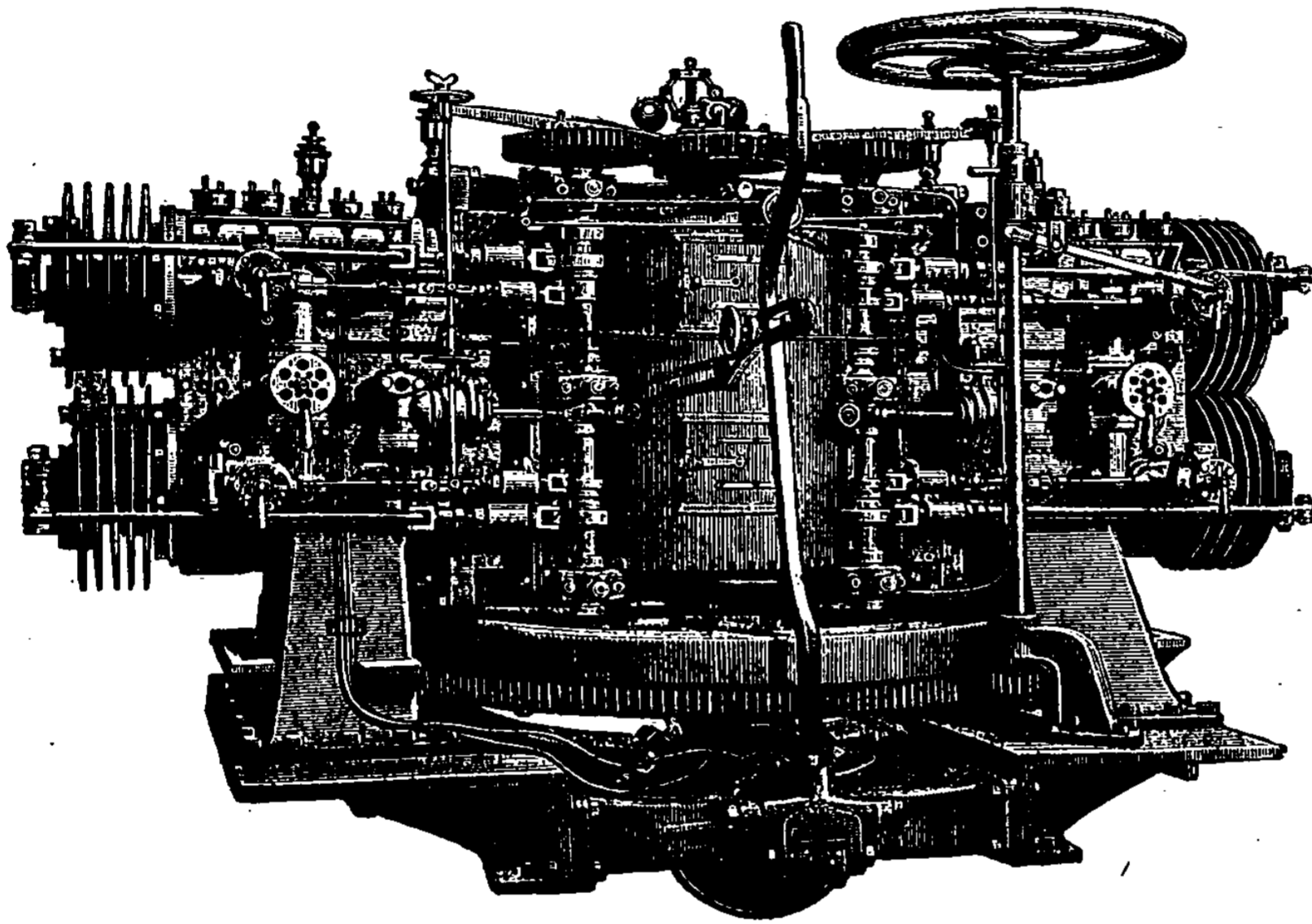
Or, Alphonse, profitant de la liberté dominicale que lui octroyait chaque semaine le lycée Charlemagne, où il poursuivait ses études, s'intéressa à l'ancêtre.

Il l'ausculta, le palpa tant et si bien que le moteur un jour se mit en route, entraînant l'embarcation au milieu de la Seine... ceci à la grande

joie d'Alphonse Tellier... mais aussi à son désespoir, car le jeune mécanicien ignorait totalement comment il fallait faire pour l'arrêter.

Le moteur y mit de la complaisance et l'escapade du collégien s'acheva sans incidents dignes d'être signalés...

Lenoir n'avait pas abandonné ses projets, et persévérant dans ses intentions de mettre au point le moteur actionné par le pétrole, il établit, en



MOTEUR LENOIR DU YACHT DJEZYRELY (1888)
(F. Forest, *les Bateaux automobiles*)

1889, sur les mêmes bases que son moteur à gaz primitif, un nouveau moteur à essence.

Les organes généraux étaient les mêmes et le mélange détonant était fourni par l'air qui se saturait de vapeur de gazoline dans son passage à travers un carburateur cylindrique spécial placé en haut de la machine.

« Ce moteur, disait Lenoir, peut rendre de grands services *dans le cas de privation de gaz.* »

Est-ce donc qu'il n'avait qu'une médiocre confiance dans l'utilisation de l'essence de pétrole à l'alimentation des moteurs ?

On vit sur la Seine, durant l'Exposition de 1889, un canot à hélice actionné par ce moteur ¹.

1. Il y avait en outre, dans la classe 52, un dessin du yacht *Djezyrely* mû par une machine

Question de priorité

On doit donc, en bonne justice, reconnaître à Lenoir non seulement la priorité de l'invention du moteur à gaz¹ et à pétrole industriel, mais encore l'honneur d'avoir été le premier qui ait appliqué ces appareils à la locomotion sur route et à la navigation.

Il se trouva cependant des gens pour contester ces faits.

Au cours de l'année 1898, un journal autrichien revendiqua pour Siegfried Marcus, la priorité en matière de locomotion à pétrole.

Siegfried Marcus avait construit à Vienne, en 1877, une voiture actionnée par un moteur à gaz.

L'Automobile-Club de France s'émut de l'assertion du journal autrichien et chargea une commission technique composée de MM. Forestier, Walckenaer, L. Ferrus et Jeantaud d'étudier à fond la question.

M. Jeantaud, nommé rapporteur, fit à cette occasion un minutieux travail de recherches, au cours duquel il retrouva aisément que, en ce qui concerne le moteur à pétrole, Lenoir prit un premier brevet, le 24 janvier 1860, sous le numéro 43 624, brevet complété par une addition en date du 17 avril de la même année.

Après lecture de ce brevet et du certificat d'addition, dit le rapporteur, il ne peut plus subsister de doute : M. Lenoir est bien l'inventeur du moteur à gaz, et s'il n'a pas prononcé le mot pétrole, c'est que, en 1860, le pétrole était une rareté ; mais il indique tout au long que les hydrocarbures sont propres à alimenter son moteur.

La preuve de la construction de cette voiture et la constatation de son fonctionnement sont faites en une pièce authentique signée par M. Goriot, le chef des ateliers des moteurs Lenoir, et M. Pinotot, ex-contremaître, encore existant.

Ces constatations ne diminuent en rien le mérite de M. Siegfried Marcus qui, en 1877, quinze ans plus tard, conduisit à Vienne une voiture avec moteur à gaz.

A partir de 1889, Lenoir cessa de s'occuper de la décevante question de l'application du moteur à pétrole à la locomotion automobile sur route ou sur l'eau.

Il se retira à La Varenne-Saint-Hilaire, où il mourut en 1900.

de 20 chevaux à quatre cylindres, dont l'auteur était Lenoir. Ces exemples montrent combien on attachait déjà d'importance à cette époque à l'application des moteurs à pétrole aux embarcations.

1. Le moteur à gaz fut également étudié en 1883 par MM. Delamare, Deboutteville et Malaudier. Ces constructeurs établirent un tricycle qui roula sur la grande route de Fontaine-le-Bourg (Seine-Inférieure) et causa un grand ébahissement parmi la population ouvrière de cette petite localité industrielle. Le gaz était renfermé dans deux réservoirs de cuivre sous une pression de 10 kilogrammes et il était livré au moteur par un ingénieux détendeur. Bientôt après, les inventeurs trouvèrent préférable d'employer l'essence de pétrole et ils prirent un brevet à la date du 12 février 1884.

Premières voitures à vapeur chauffées au pétrole

Le docteur Bodde, dès 1866, publiait, à Batavia, une brochure imprimée par Giunta d'Albani frères, de La Haye, intitulée :

Essai démontrant que le pétrole peut être employé avec avantage pour l'industrie au chauffage des chaudières à vapeur et à la production de vapeur.

Joseph Ravel prenait, le 2 septembre 1868, un brevet pour un :

Générateur à vapeur chauffé par les huiles minérales appliqué à la locomotion à vapeur sur les routes ordinaires et à tous autres usages industriels.

Nous aurons l'occasion de parler bientôt de cet inventeur.

Le *Ready Motor*, de Brayton, breveté en 1872, aux États-Unis, fonctionna régulièrement en 1875, consommant 275 grammes d'huile lourde par cheval-heure.

Enfin, le premier moteur à pétrole lampant fut construit, en 1886, par Johannès Spiel, un Allemand, qui l'exposa à l'Exposition universelle de Bruxelles de 1888¹.

Mais revenons à Joseph Ravel, dont les ingénieuses inventions furent malheureusement trop peu « poussées » pour que leur auteur ait pu en bénéficier.

J. Ravel et Wilkinson

Vers 1868, les moteurs à gaz tonnants étant à peine connus, les novateurs cherchaient généralement la construction du véhicule automobile, avec la machine et la chaudière à vapeur.

Toutefois, l'idée n'était, semble-t-il, encore venue à personne de substituer, aux complications encombrantes du coke et du charbon, ces huiles minérales combustibles, capables de remplir les mêmes offices sous un volume moindre et dans des conditions d'encombrement très limité des plus favorables.

Joseph Ravel imagina donc un dispositif de ce genre et, le 2 septem-

1. Les moteurs à pétrole peuvent être à combustion lente ou à explosion. Ils doivent, selon les cas, employer les carburants suivants :

Gazoline	(625 à 660 grammes le litre).		
Essence légère	(660 à 700	—	—
Essence lourde	(700 à 780	—	—
Huile légère	(780 à 820	—	—
Huile lourde	(820 à 860	—	—

bre 1868, sous le numéro 82 263, il déposait le brevet que nous résumons plus haut.

A la vérité, nos voisins d'outre-Manche contestèrent à Ravel la priorité de son invention. Le journal *l'Autocar*, dans sa livraison du 4 avril 1896, décrit une voiture munie de chaudière à pétrole, dont l'inventeur, Joseph Wilkinson, serait le précurseur de Ravel.

Ce Joseph Wilkinson, en visitant l'Exposition universelle de Londres, en 1862, y aurait remarqué une voiture à vapeur construite par Lee, de Leicester, et, péniblement impressionné par la volumineuse importance du véhicule, aurait eu la pensée d'en construire un plus léger, en ayant recours au pétrole pour chauffer sa chaudière.

Cette argumentation peut être habile, mais non concluante.

Si l'on parcourt le catalogue des brevets anglais, de 1862 à 1868, on remarque qu'il n'est fait mention que d'une seule invention due à un sieur Joseph Wilkinson. Or, elle est relative à... une montre !

On ne saurait reconnaître aux mystères de l'horlogerie qu'une parenté très éloignée avec ceux de l'automobilisme !...

Premier essai de Ravel

Ayant achevé d'établir son véhicule à la fin de l'année 1868, Ravel, qui habitait Neuilly, s'en fut solliciter des autorités policières la permission de l'essayer.

Il l'obtint, mais sous de nombreuses réserves :

L'autorisation stipulait, en effet, que les expériences auraient lieu sur la route de la Révolte, certain matin désigné de janvier 1869, entre sept et huit heures, sous la surveillance de deux agents de police qui devraient suivre à pied les évolutions du véhicule.

Il faisait un froid abominable, ce jour-là ; Ravel, qu'accompagnait un jeune drôle pétri de subtilité et rempli d'audace (l'ancêtre vraisemblable de nos petits mécaniciens modernes), était littéralement transi, mais soutenu par cette foi superbe qui fait parfois des inventeurs, des héros.

Les agents avaient moins de raisons pour oublier les rigueurs de la température, et tandis qu'ils trottaient à côté de la voiture, battant la semelle pour se réchauffer, leurs regards s'orientaient involontairement sur les débits de boissons bordant la route et derrière les glaces embuées desquels on soupçonnait l'existence d'enviables cordiaux !

Ravel eut pitié de ses acolytes, arrêta la voiture au bord du trottoir et suggéra qu'un punch fumant ne serait pas hors de saison.

Le calorique absorbé et la chaleur communicative du poêle qui ronflait dans la boutique du marchand de vin avaient humanisé les cerbères, et Ravel leur ayant promis de ne pas dépasser l'extrémité de la route de la Révolte, fut autorisé à poursuivre ses essais, tandis que les sergents de ville bénéficiaient d'un crédit illimité de consommations.

Ravel n'avait que des intentions pures, mais il fallait compter avec le « gosse » qui l'accompagnait. Celui-ci se fit si pressant, si bon avocat du « j'm'en moque... », que la voiture, sous leur experte direction s'en fut par delà l'extrémité de la route de la Révolte... jusqu'à Saint-Denis.

Elle en revint deux heures plus tard.

L'autorité fut indulgente, car absolument grise, et Ravel, en dépit de sa désobéissance, n'eut point de contravention. C'était le bon temps !...

Jusqu'à un certain point, toutefois ; car l'intéressante voiture devait avoir un triste sort.

Une voiture ensevelie

Elle était remise dans un terrain vague, près de la porte de Saint-Ouen, sur le territoire des fortifications, lorsque éclata la guerre de 1870.

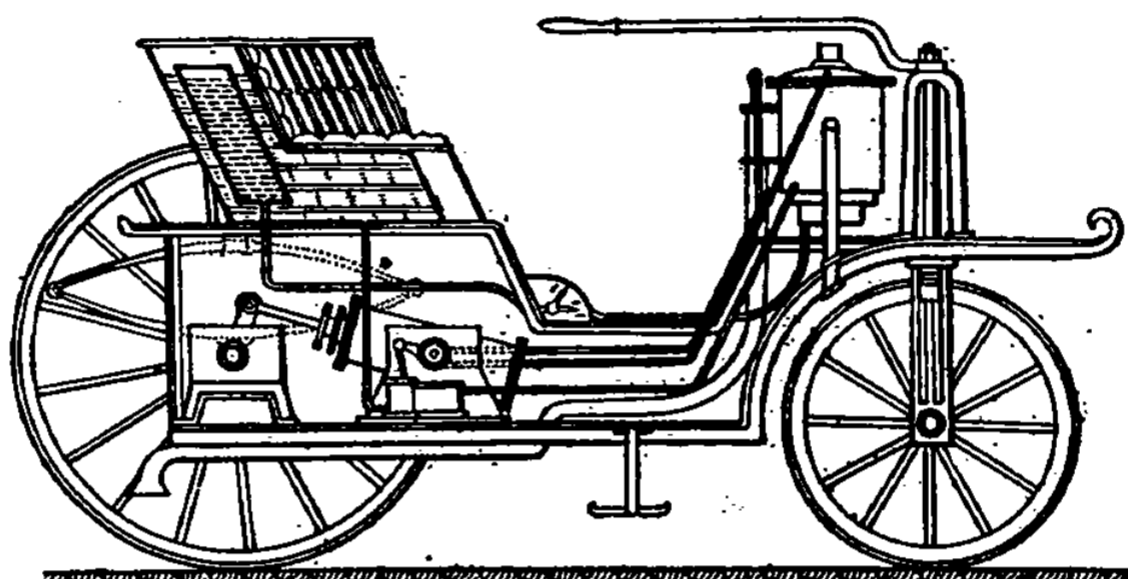
Ravel dut partir brusquement pour l'Espagne où l'appelaient des intérêts de famille ; et le véhicule demeura abandonné dans le chaotique désordre de la zone militaire.

Après les heures sanglantes de la Commune, Ravel réintégra Paris et s'en fut à la recherche de sa voiture.

Hélas ! tout avait été tellement bouleversé, qu'il put à peine retrouver l'endroit précis où il l'avait laissée...

Quel sort s'était abattu sur elle. La dislocation, l'incendie, l'enfouissement ?

Ravel ne le sut jamais, et bien qu'il ait eu de fortes raisons pour croire



VOITURE A VAPEUR J. RAVEL, CHAUFFÉE AU PÉTROLE (1868)

que sa voiture avait été ensevelie sous des décombres, sa conviction ne fut pas suffisamment étayée d'arguments, pour qu'on l'autorisât par la suite à pratiquer des fouilles de certaine importance.

La voiture resta irrémédiablement perdue !

Mais, à défaut de l'engin, la réputation de Ravel demeura.

On le savait être, dans le quartier et dans un certain monde d'ingénieurs, « le monsieur qui a fait une voiture automobile ».

Au surplus, il n'avait pas abandonné ses projets et entretenait des relations avec quelques-unes des personnes qui devaient plus tard contribuer puissamment au développement de l'industrie nouvelle, alors en simple période de gestation. Il connut ainsi Jeanteaud, Amédée Bollée. Ravel fut même invité par ce dernier à un essai d'omnibus à vapeur que faisait le constructeur du Mans en présence de la Compagnie des omnibus de Paris. Élevé, par le hasard des circonstances, à l'honneur de prendre, à un certain moment, la barre de direction du véhicule, Ravel conduisit même celui-ci dans une porte, qu'il enfonça...

Quelques inventeurs isolés : Stapfer Riva. Palmers de Groot. Touzé.

Quelques inventeurs isolés s'évertuent encore, de 1870 à 1880, à établir des véhicules à traction mécanique.

Signalons-les, plus pour rendre hommage à leurs efforts, qu'à raison de l'intérêt mécanique présenté par leurs créations, bien qu'il convienne d'être fort indulgent à une époque de véritable genèse, ou mieux encore de Renaissance, car des progrès importants avaient déjà été réalisés depuis le début du siècle, mais il ne semble pas que les constructeurs visés ici en aient eu connaissance de façon approfondie.

Au surplus, Bollée, leur contemporain, les éclipsa tous.

M. D. Stapfer, de Marseille eut toutefois l'honneur d'être un précurseur, dans l'étude du tricycle à moteur, puisque la construction de son vélocipède à vapeur remonte à l'année 1873.

Il décrivit son invention dans une lettre adressée à M. Lockert, le 2 décembre 1895, dont nous extrayons les passages suivants :

Pour l'alimentation, je n'avais pas trouvé de Giffard assez petit, et j'avais placé à la gauche du siège une petite pompe à main appelée pompe de l'invité; je chauffais de préférence avec du charbon de bois, remplissant la chaudière comme un samovar.

La machine n'avait pas de marche arrière, mais elle était très obéissante, et passait très facilement des plus petites allures à celle de 12 kilomètres.

M. D. Stapfer, absorbé par d'autres affaires, ne continua pas à s'occuper de la construction des véhicules mécaniques.

Il y a quelques années, à propos d'un article publié dans *la France automobile*, M. Paul Meyan reçut la lettre suivante :

Bologna, 26 avril 1898.

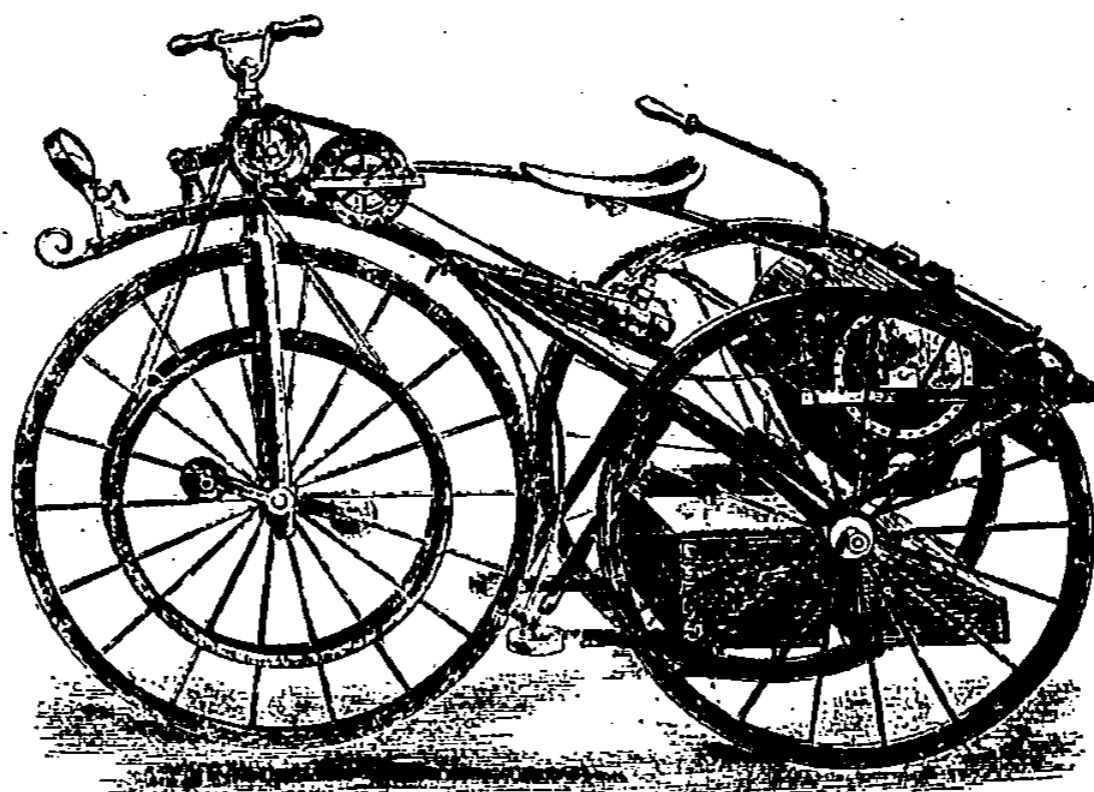
Monsieur le Directeur,

Dans votre dernier numéro de *la France automobile*, je viens de lire un article sur les ancêtres de l'Automobile actuelle, ce qui m'a donné l'idée de vous envoyer une photographie d'une automobile à vapeur, que j'ai dessinée et construite à Foggia dans l'année 1873.

Sa chaudière était insuffisante, mais malgré cela elle pouvait encore marcher à peu près à 6 kilomètres à l'heure avec une seule personne. Depuis lors, les automobiles ont fait bien des progrès.

Agréez, Monsieur, etc.

E. RIVA.



TRICYCLE A VAPEUR DE L.-G. PERREAUX (1882)

D'autre part, nos voisins de Belgique étaient aussi préoccupés à cette époque de l'avenir éventuel de la locomotion sans chevaux.

Ils utilisaient de longue date les « routières » et les affectaient particulièrement aux services industriels et agricoles.

M. Tresca, membre du jury international de l'Exposition de Vienne, en 1873, le constate dans son rapport sur les machines, sans toutefois décerner des éloges aux constructeurs belges.

Il dit en effet ceci :

La routière de M. Bède, de Belgique, a pu circuler sur des portions de terrain d'une très grande inégalité, mais avec ses énormes roues et sa grande masse, elle ne nous permet pas de croire que le constructeur puisse considérer cette disposition pour définitive.

Une très intéressante tentative de construction d'une voiture *légère* fut toutefois effectuée quelques années après, dans cette même Belgique, par un particulier, un amateur, le premier vraisemblablement qui se soit engagé dans cette voie, M. Ch. Palmers de Groot.

Nous avons eu l'occasion de correspondre directement avec lui, et M. Ch. Palmers de Groote a bien voulu nous adresser sur le premier engin automobile construit par lui, l'intéressante lettre suivante :

Château de Stevoort, par Hasselt (Belgique),
10 février 1906.

Monsieur,

Je m'empresse de répondre à votre dernière lettre.

En 1876, je ne connaissais, en fait d'automobiles, que celles qui roulaient sur rails, aussi j'empruntais à la locomotive le plus d'organes possible. Mon châssis était constitué par deux flasques en tôle reliées par des entretoises, et qui se rejoignaient à l'arrière au-dessus de la roue unique qui était motrice et fixée sur son axe, portant à chaque extrémité une manivelle calée à 90° par rapport à l'autre.

La commande se faisait directement par les bielles de deux cylindres accolés extérieurement au châssis. Une chaudière Field fournissait la vapeur. L'alimentation était assurée par une pompe et un injecteur.

Le conducteur avait sous la main droite une manivelle commandant la direction au moyen d'une vis sans fin et à gauche le secteur Stephenson pour la marche arrière et le renversement de la vapeur pour freiner.

Les roues étaient en fer. La suspension avant, assurée par un puissant ressort transversal, celle d'arrière par des tampons en caoutchouc.

Le poids de l'ensemble atteignait un millier de kilogrammes, la vitesse ne dépassait guère 10 kilomètres à l'heure.

Ce premier travail fut pour moi la première leçon de choses en fait d'automobile.

La transmission directe, à laquelle la locomotion devait tout, et qui, plus tard, séduisit bien des inventeurs, ne convenait décidément pas pour les véhicules destinés à marcher sur route.

Mais c'était peu de choses que de connaître l'écueil à éviter quand tant d'obstacles devaient encombrer la voie désormais à suivre.

Et maintenant, à ceux qui seraient tentés de rire de mes modestes travaux des débuts, je répondrais qu'ils remontent à une époque où l'automobile était considérée comme une utopie irréalisable et où, pour s'en occuper, on passait au moins pour un original.

Recevez, Monsieur, mes salutations pressées,

Ch. PALMERS DE GROOTE.

Fernand Forest

Il importe de présenter ici Fernand Forest, qui, après avoir été l'un des précurseurs du moteur à pétrole, est demeuré une véritable autorité en matière de constructions automobiles.

Bien que spécialisé dans la fabrication des moteurs pour bateaux à propulsion mécanique, F. Forest parvint, dès la première heure et au lendemain des grands travaux des Lenoir et des Ravel, à se signaler à l'attention par ses curieuses et ingénieuses innovations¹ :

¹ *Les Bateaux automobiles*, par F. Forest. Un vol. in-8, H. Dunod et E. Pinat, éditeurs.

Il nous fallait, raconte-t-il lui-même dans son intéressant ouvrage *les Bateaux automobiles*, une certaine audace pour oser une telle entreprise, car Lenoir semblait avoir absorbé toute la gloire, et puis, étions-nous certains de faire mieux ? Notre jeunesse seule excusait notre témérité. C'était un bon temps, d'ailleurs ; il n'existait sur ce sujet aucune théorie établie ; aussi toutes les fantaisies, tous les caprices, toutes les formes et tous les mouvements nous étaient-ils permis ! Nous nous disions : « Lenoir a adopté la forme classique de la machine à vapeur ; à nous les formes bizarres et inédites. L'allumage intensif et la consommation réduite ! A nous la cinématique nouvelle ! » Aussi chaque moteur sentait-il son auteur d'une lieue.

Depuis cette époque, il a neigé sur les têtes des novateurs. Forest n'est pas exclu de la règle commune, mais il a gagné à vieillir une érudition, une compétence, une autorité qui le classent au premier rang des ingénieurs de l'automobilisme moderne.

Disons encore un mot, par acquit de conscience, de la voiture à vapeur à trois roues en fer construite en 1884 sur les plans de M. Touzé, dentiste à Paris, par M. Virot, mécanicien à Lyon, qui ressemblait à une locomotive et comportait deux places assez confortables à l'arrière pour le conducteur et son chauffeur.



M. FERNAND FOREST

Puis, arrivons-en maintenant aux inventions qui, sans avoir eu de conséquences pratiques immédiates, sont dignes de notre respect, car elles influèrent grandement sur l'avenir et constituent les germes des progrès réalisés par la suite.

La fée Électricité. — Première voiture électrique de Davidson

Nous allons voir entrer en scène et s'immiscer dans la locomotion mécanique, la fée Électricité.

Le premier véhicule électrique, dit M. Louis Lockert, paraît avoir été construit et expérimenté par A. Davidson, en 1842, à Édimbourg ; du moins si l'on en croit un article de l'*Edimburg Evening journal* de l'époque, qui en donne cette description :

La voiture légère est supportée par quatre roues de 3 pieds de diamètre chacune ; sa longueur est de 4 yards sur 2 yards. Elle est mue par le moyen de huit puissants électro-aimants actionnés par des piles disposées sur le plancher du véhicule, les deux essieux étant actionnés simultanément chacun par quatre électro-aimants.

Cette rudimentaire machine aurait été vue assez fréquemment dans les

rues d'Édimbourg, puis on n'en entendit plus parler, et c'est par l'*Officiel* du 20 avril 1881 seulement, que nous apprenons l'existence d'un nouvel engin électrique, le vélocipède de M. G. Trouvé, décrit par M. Henri de Parville.

Le vélocipède G. Trouvé

M. G. Trouvé, lit-on, vient de faire marcher électriquement un vélocipède. Un de ses amis a essayé sur le bitume de la rue de Valois le nouvel appareil. Il a parcouru la rue à plusieurs reprises à la vitesse d'une bonne voiture de place.

L'expérience a duré près d'une heure et demie. Évidemment, ce n'est qu'un commencement, mais un commencement qui promet. Du moment où l'on pourra accumuler une provision d'électricité relativement grande sous un poids relativement réduit, on aura ouvert un vaste champ d'exploitation aux applications électriques,

L'année 1881 fut d'ailleurs importante au point de vue de l'application des forces électriques à la propulsion des véhicules mécaniques.

L'année 1881. — N.-J. Raffard et son tramcar électrique

Le jury de l'Exposition internationale d'électricité, tenue cette année, attribuait solennellement à l'Italien Pacinotti un grand prix d'honneur pour l'invention de la machine dynamo-électrique à courants continus.

Au surplus, dès 1871, la transmission électrique de la force avait été nettement réalisée par Alfred Niaudet, savant électricien, neveu de Louis Bréguet.

Mais, en 1881, on assiste à de véritables expériences concluantes de l'électricité à la locomotion.

Les essais de M. Nicolas-Jules Raffard sont intéressants à rappeler.

En avril 1881, alors que l'invention de Camille Faure n'en était encore qu'à ses débuts (brevets du 20 novembre 1880), la Compagnie générale des omnibus de Paris voulait bien mettre, sur la recommandation de M. Philippart, à la disposition de M. Raffard, ingénieur de la Société « la Force et la Lumière », une de ses voitures de tramways cinquante places « Louvre-Charenton », pour servir à des expériences de traction électrique dont il avait démontré la possibilité en faisant marcher un tricycle avec une machine électrique de Niaudet et douze petits accumulateurs.

La Compagnie, en prêtant son véhicule, avait imposé la condition de n'y rien changer, défendant surtout de faire des entailles, si petites qu'elles fussent, aux essieux ou aux roues.

Le tramcar électrique devait aller en avant et en arrière, à droite et à gauche, tourner dans un cercle de 5 mètres de rayon sur le pavé, le macadam et les rails, dérailler à volonté pour laisser passer un tramcar venant en sens contraire et reprendre la voie sans difficulté, enfin se tirer d'affaire dans un encombrement tout aussi bien que le ferait une voiture traînée par des chevaux. Et cela parce que la préfecture de police n'autoriserait pas la circulation dans les quartiers centraux de la capitale, où des encombrements inextricables se produisent journellement, si le tramcar électrique n'était pas absolument automobile et dirigeable dans tous les sens.

M. Raffard installa le mécanisme nécessaire, sans enfreindre une seule de ces défenses, et avec une habileté telle, que lorsque le travail fut terminé, la voiture avait à peine changé d'aspect.

Le tramcar, raconte *le Technologiste*, sortit de la cour des ateliers de la rue de Montreuil, descendit cette rue et vint se placer sur la voie ferrée du boulevard Voltaire sans aucune difficulté. Il dérailla pendant son trajet sur le cours de Vincennes pour laisser passer un tramcar traîné par des chevaux qui venait en sens contraire et reprit facilement la voie ; puis, après avoir fonctionné à peu près une heure et demie à la vitesse de 8 kilomètres environ, il revint au point de départ dans la cour de l'atelier, par la seule action du travail de la dynamo.

Ces expériences se poursuivirent tous les deux jours avec le même succès, depuis le 25 mai 1881 jusqu'au 16 juin.

Nouveaux essais du tramcar

En juin 1883, on vit le tramcar Raffard, muni d'accumulateurs Faure-Sellon-Valkmar, parcourir successivement toutes les voies ferrées parisiennes en y effectuant les évolutions et les manœuvres les plus étonnantes.

M. Émile Régnier, qui publia à cette époque une intéressante étude sur *la Traction électrique par accumulateurs appliquée aux tramcars de Paris*, donne la description suivante d'une promenade qu'il fit dans les rues de la capitale en compagnie de l'ingénieur Raffard, à bord du véhicule électrique :

Avec cinquante accumulateurs seulement, on a pu effectuer le trajet de la rue de Montreuil à la gare du Nord, et retour ; toutes les rampes du parcours ont été franchies aisément, mais la vitesse laissait à désirer : elle était en moyenne de 8 kilomètres à l'heure. Avec quatre-vingts accumulateurs, on a obtenu, le 24 juin, une vitesse moyenne de 12 kilomètres à l'heure sur le parcours très accidenté de la rue de Montreuil à la Muette (et retour) par les boulevards extérieurs et la place de l'Étoile. Cette route comporte de fortes rampes, notamment celle de l'avenue de Wagram, 34 000, et celle du boulevard Rochechouart, 38 000. Dans cette expérience, le tramcar portant trente et une personnes, portait au total 8 600 kilogrammes. M. Raffard pense que, après ce trajet de 31 kilomètres, les accumulateurs auraient pu fournir encore une course de 10 à 15 kilomètres.



TRAMCAR ÉLECTRIQUE DE N.-J. RAFFARD (1881)

(Conservatoire des arts et métiers.)

Mais le tramcar Raffard se comporta mieux encore :

Plusieurs fois (avec une seule charge d'électricité), il fit la route de la place du Trône à Versailles, aller et retour, ce qui équivaut à environ 47 kilomètres d'une voie des plus difficiles, à cause de son mauvais état et des nombreuses courbes de petit rayon sur une rampe continue très longue, Versailles étant bien plus élevé que Paris. Tant que durèrent ces expériences (juin à novembre 1883), les accumulateurs à lames cloisonnées se comportèrent très bien et n'exigèrent que peu de réparations.

Ces expériences parurent si concluantes, que la Compagnie générale des omnibus passa aussitôt un traité avec M. Philippart pour l'exploitation électrique du système Raffard sur les lignes de tramways dans la banlieue.

Mais les esprits rétrogrades avaient la majorité au sein de l'administration de la Compagnie. Une assemblée générale fut convoquée à la suite de cette entente, et annula les contrats passés avec Philippart sous prétexte que le fonctionnement du mécanisme électrique incommoderait les voyageurs !!!

A la suite de cet échec, Raffard, nullement découragé cependant, s'adonna à la construction des locomotives à grande vitesse.

La carrière de N.-J. Raffard. — Son apologie

Nicolas-Jules Raffard est une personnalité trop oubliée.

Sa carrière fut brillante et modeste. Né le 11 mars 1824, à Paris, fils et neveu de polytechnicien, il fit de sérieuses études aux Arts et Métiers, et après avoir travaillé dans les ateliers de Saunier, mécanicien de la Monnaie, il s'en fut en Angleterre où il collabora avec John Penn, le fameux constructeur; puis il revint en France, et entra vers 1866 en qualité d'ingénieur-conseil chez Buquet.

Raffard mourut en 1898.

Je n'ai jamais connu, dit sur sa tombe, le savant professeur Haton de la Goupillière, d'homme meilleur, plus modeste, et doué d'un sens plus étendu des choses de la mécanique.

Louis Lockert, qui professa une juste et sincère admiration pour ce novateur, ne manqua pas l'occasion, dans l'article nécrologique qu'il écrivit à son sujet, de lui rendre hommage et d'insister sur ce fait que Raffard fut le premier constructeur de voiture automobile électrique.

Il dit ceci :

Quand on parle de sa voiture, on affecte d'y voir une voiture propre seulement à marcher sur rails, en lui déniait la faculté de se diriger à volonté, faculté qui constitue la qualité primordiale et essentielle des *véhicules automobiles sur routes*.

Or, rien n'est plus faux, car l'omnibus électrique de Raffard était muni d'une direction au moyen de laquelle le cocher pouvait le faire sortir des rails, y rentrer et le faire rouler comme une voiture attelée de chevaux, à telle enseigne que la voiture de Raffard entra dans la cour du Grand-Hôtel et... en sortit.

Les débuts de Jeantaud

Nous ne saurions achever ce succinct historique des débuts de la locomotion électrique sans dire un mot des tentatives de M. Jeantaud, qui, après Raffard, fut un des plus énergiques pionniers de ce mode de propulsion.

Jeantaud chercha la solution du problème dans le véhicule léger, et construisit en 1881 aussi, avec le concours de MM. Reynier et Faure, un tilbury à deux places, actionné par une machine Gramme qui aurait figuré à l'Exposition internationale d'électricité.

Les débuts ne furent pas concluants. L'heure du triomphe n'avait pas encore sonné pour Jeantaud... Elle vint toutefois un peu plus tard (car Jeantaud fut, avec Krieger, de ces premiers techniciens qui surent asservir aux exigences de la locomotion sur route la décevante et fantasque électricité).

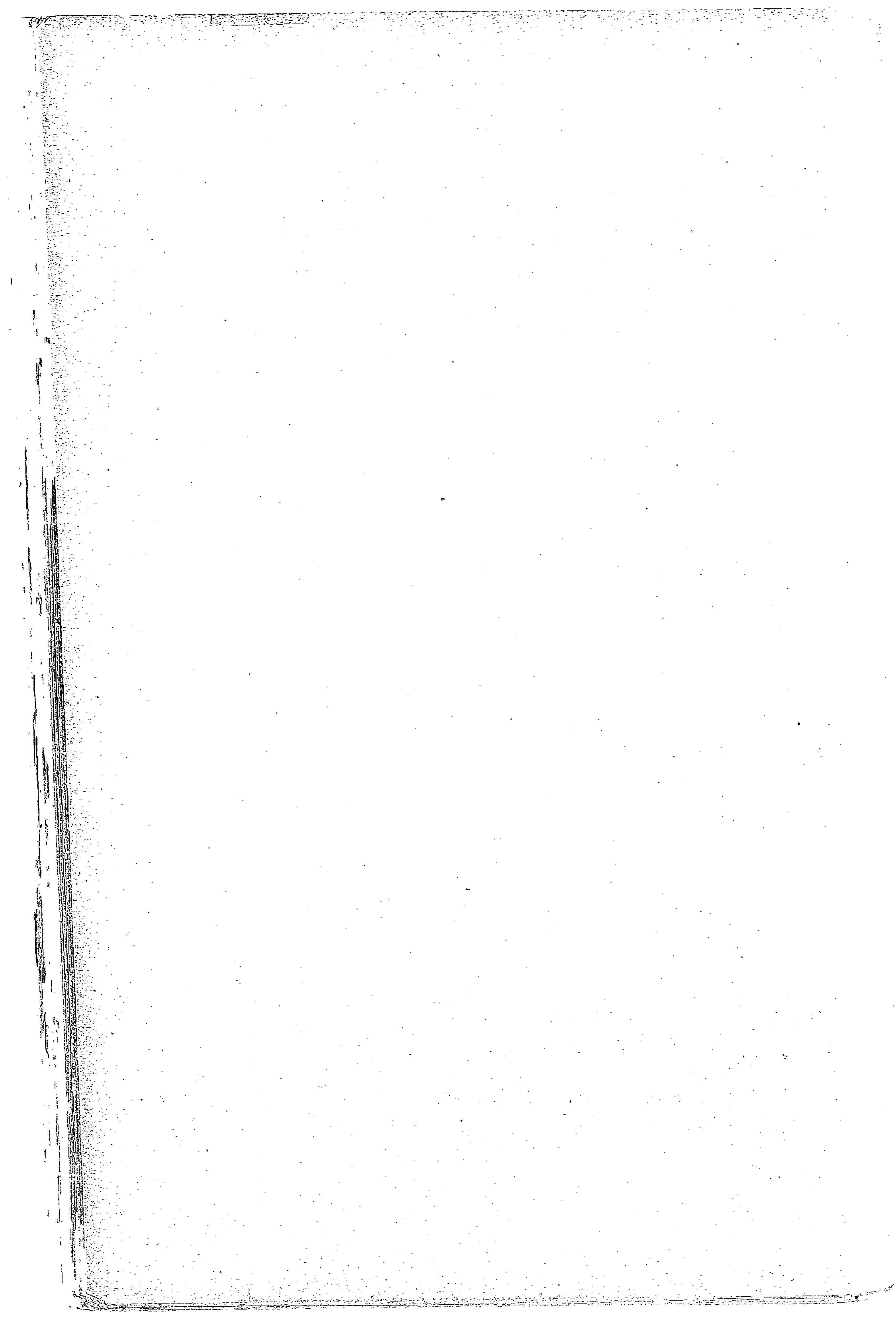
Toutefois, le jour de la première expérience, à peine sortie de la rue du Pont-aux-Choux, où étaient alors les ateliers de M. Jeantaud, après avoir parcouru quelques centaines de mètres, un court-circuit se forma, qui vida complètement les accumulateurs et... la voiture s'arrêta là !...

Depuis lors, les voitures Jeantaud ont fait leur chemin... et du chemin.

TROISIÈME PARTIE

**Les Grands Promoteurs
de l'Industrie automobile**

**Les Bollée. — Le comte de Dion et Bouton. — Gottlieb
Daimler et Levassor. — Léon Serpollet.
Armand Peugeot. — Benz et Roger. — Michelin.**



HISTOIRE DE L'AUTOMOBILE

LES BOLLÉE



AMÉDÉE BOLLÉE PÈRE, ✱
NÉ AU MANS EN 1814

ET SES DEUX
FILS



LÉON BOLLÉE, ✱, ✱
NÉ AU MANS EN 1870



AMÉDÉE BOLLÉE FILS
NÉ AU MANS EN 1867

CHAPITRE VII

Les Constructeurs de la première heure

Une grande découverte : Amédée Bollée père invente en 1873 la direction à deux pivots et en 1878 les dispositions générales des voitures actuelles. — « L'Obéissante » et l'autorisation de circuler. — La conquête de Paris. — Rapport de M. Tresca. — Le tramway à vapeur. — Dalifol. — « La Mancelle » à Vienne. — « La Marie-Anne » ; le rapport du capitaine d'artillerie Naquet. — 760 kilomètres en soixante-quatorze heures douze minutes. — « La Nouvelle ». — Les premiers clients. — L'œuvre d'Amédée Bollée père. — La famille Bollée. — Léon Bollée et sa voiturette.

Une grande découverte : Amédée Bollée père invente la direction à deux pivots

QU'AMÉDÉE Bollée père, fondeur de cloches, constructeur au Mans, le père des constructeurs actuels, était, depuis de longues années, hanté par le désir de fabriquer une voiture à vapeur à grande vitesse pour son usage personnel. Mais ses travaux l'occupaient considérablement : sa fonderie de cloches, en particulier, justement réputée pour être la première du monde entier, et d'où sont sortis tant de gros et majestueux bourdons, d'harmonieux carillons, réclamait tous ses instants. L'inventif industriel put donc, vers 1873 seulement, se préoccuper de réaliser ses intentions. Le premier obstacle auquel se heurta Amédée Bollée père fut le problème de la direction :

Jusqu'alors, les machines routières pouvaient se diviser en deux catégories : les machines à quatre roues à cheville ouvrière et les machines à trois roues : les premières offraient une grande difficulté de manœuvre, étant donné le chemin énorme que le conducteur devait faire parcourir sur le sol au deux roues directrices, pour obtenir l'obliquité voulue pour le redressement.

Dans les secondes, la direction était beaucoup plus docile : la roue directrice ne parcourait aucun chemin sur le sol pour s'obliquer, mais pivotait seulement sur elle-même ; les inégalités du terrain n'agissaient pas sur le gouvernail.

Si ce système avait de grands avantages sur le précédent, il manquait totalement de stabilité.

Amédée Bollée père chercha donc à combiner un avant-train réunissant les avantages des deux dispositifs existants, sans en avoir les inconvénients.

Il trouva — et ce fut une découverte d'une importance aussi grande que celle de Cardan ou du différentiel inventé par Pecqueur — la direction par avant-train à deux pivots, qui révolutionna absolument les principes jusqu'alors en vigueur dans la fabrication des voitures routières à traction mécanique.

Le brevet de cette trouvaille fut pris le 28 avril 1873, Amédée Bollée père se réservant le droit de modifier le genre de construction et de transmission du gouvernail.

C'était un premier point d'acquis.

En possession de cet avant-train permettant de grandes vitesses, Amédée Bollée compléta l'installation spéciale de la direction en disposant la commande de tous les appareils, tels que robinets régulateur, purgeur, changements de vitesse, freins, etc., à la portée du conducteur, laissant simplement au chauffeur la surveillance de la chaudière.

Le châssis fut conçu suspendu sur des ressorts très longs et très souples ; ceci amena le constructeur à employer pour la commande des roues motrices, des chaînes Galle, dont l'allongement était compensé par un tendeur à vis faisant reculer l'essieu et par une augmentation facultative du diamètre des couronnes dentées que Bollée appela : roues extensibles, dont le pas pouvait toujours être rendu égal au pas de la chaîne, au fur et à mesure de son allongement.

Les dispositifs excellents des chaudières Field appliqués aux pompes à vapeur des pompiers parisiens inspirèrent aussi Amédée Bollée père.

La voiture à vapeur était conçue : la même année, elle venait au monde et effectuait dans les rues du Mans sa première sortie.

On l'avait baptisée *l'Obéissante*.

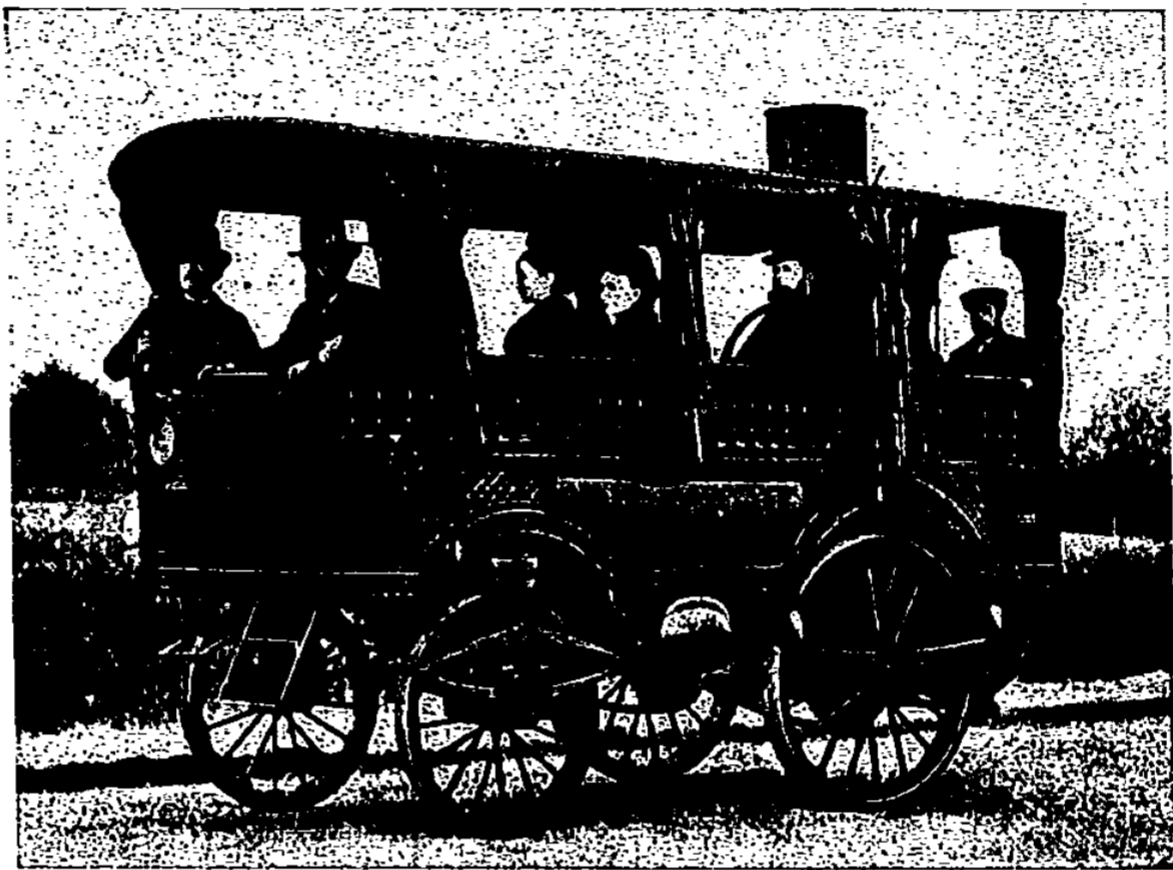
« L'Obéissante » et l'autorisation de circuler

L'Obéissante affectait la forme d'un grand break de chasse, couvert en tapissière ; elle pesait 4 800 kilogrammes, comportait douze places, avait une force motrice de 15 chevaux en moyenne, atteignait la vitesse de 40 ki-

lomètres en palier et soutenait une allure moyenne de 15 kilomètres à l'heure, montant les côtes aisément, voire même les rampes de 12 p. 100.

Le 26 mars 1873, Amédée Bollée père avait sollicité du préfet de la Sarthe l'autorisation de « faire circuler dans le département une voiture locomobile destinée au transport des voyageurs et des marchandises ».

Le sous-arrondissement minéralogique du service des mines était aussitôt consulté à cet effet par l'autorité préfectorale et donnait, aux termes du rapport signé par l'ingénieur ordinaire des mines, l'avis suivant :



L'OBÉISSANTE (1873)

... En conséquence des observations qui précèdent, rien ne nous paraît s'opposer, en ce qui nous concerne, à ce que l'autorisation sollicitée par M. Bollée lui soit accordée, en lui rappelant qu'il devra se conformer aux prescriptions des articles 7 à 10 de l'arrêté ministériel du 20 avril 1866 et principalement à celles de l'article 9 relatives aux inconvénients pouvant résulter de la fumée ou des escarbilles lancées, soit par la cheminée soit par le cendrier.

Le Mans, le 3 mai 1873.

L'ingénieur ordinaire des mines.

Signé : J. JULIEN.

Trois semaines après, le 21 mai, M. Tassin, préfet de la Sarthe, prenait un arrêté en dix-sept articles, dont expéditions étaient adressées :

1° A M. le maire du Mans, chargés de le notifier au permissionnaire; 2° à M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées; 3° à M. l'ingénieur des mines; et 4° à M. l'agent voyer en chef de la Sarthe, chargés, chacun en ce qui le concerne, d'en assurer l'exécution.

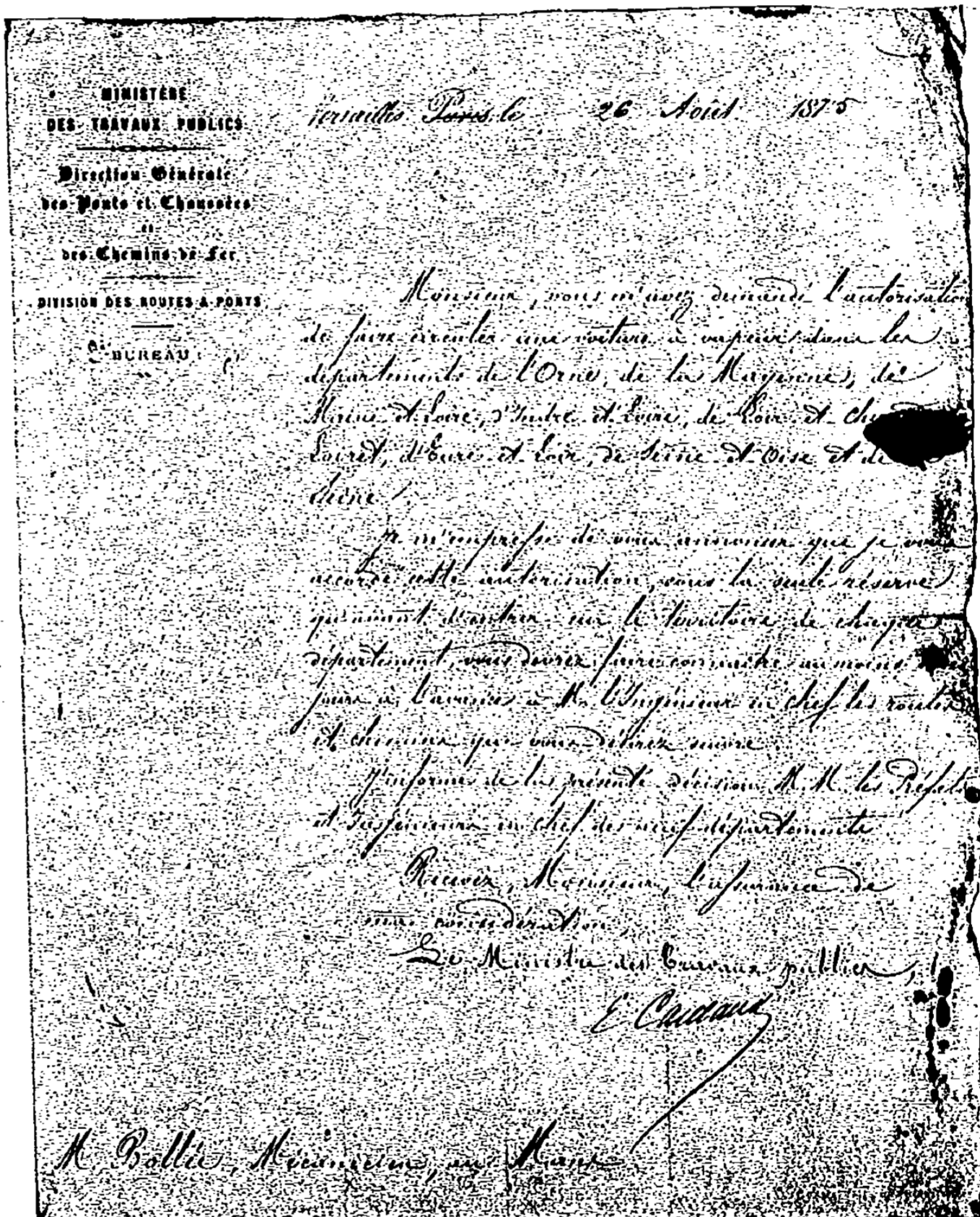
Aux termes de cet arrêté, l'*Obéissante* avait droit de circuler dans le département. Elle profita de cette autorisation et prétendit même rapidement excéder les limites qui lui avait été imposées par l'administration.

Il était question d'entreprendre un voyage ayant pour but... la capitale ! En 1875, M. Caillaux, alors ministre des travaux publics, ayant fait

une promenade dans la voiture à vapeur, s'était déclaré satisfait; il parut opportun au constructeur de solliciter à ce moment une permission moins restrictive.

Amédée Bollée père fit écrire, le 5 juin :

Monsieur l'ingénieur,
J'ai l'honneur de vous remettre, sous ce pli, les renseignements que vous avez bien



PERMIS DE CIRCULATION DE L'OBÉISSANTE (1875)

voulu me faire demander pour l'autorisation de circulation de ma voiture à vapeur.
Je vous serais très reconnaissant de faire que cette autorisation me parvienne pro-

chainement. Il me tarde de faire le voyage de Paris ; des expériences y sont très vivement désirées.

Je suis, Monsieur l'Ingénieur, votre très respectueux serviteur.

Signé : Amédée BOLLÉE.

On échangea encore de nombreux documents : préfets, ingénieurs, bureaux de ministère correspondaient, car les formalités exigées alors étaient légèrement plus compliquées que celles nécessitées aujourd'hui par la mise en circulation d'une voiture ! Enfin, le 26 août, M. Caillaux, ministre des travaux publics, apposa sa signature sous le document reproduit ci-dessus.

Amédée Bollée père pouvait, dès lors, circuler librement avec sa voiture à vapeur, dans Paris et dans neuf départements de la France.

Les préparatifs achevés, on entreprit aussitôt le voyage si longtemps souhaité et l'on gagna Paris par la route la plus accidentée, via Chartres, Ablis, Limours, Orsay, soit 230 kilomètres. Cette distance fut couverte en dix-huit heures, « y compris tous les arrêts pour prises d'eau et repas » !

La conquête de Paris

A Paris, la voiture fit sensation.

Grâce à son échappement invisible, elle pouvait circuler « sans effrayer les chevaux », ce qui constituait un progrès considérable sur les véhicules similaires.

Le Figaro lui consacra cet élogieux article, à la date du 17 octobre 1875.

Samedi, à deux heures et demie, les promeneurs de l'avenue du Bois-de-Boulogne ont été fort étonnés en voyant s'avancer au train des plus fringants attelages, un break qui marchait tout seul !

C'était une voiture à vapeur, ne faisant aucun bruit, s'arrêtant subitement, allant à droite et à gauche et tournant sur elle-même avec une merveilleuse précision. Les chevaux de tous les équipages qui sillonnaient l'avenue paraissaient bien un peu surpris, mais aucun n'était effrayé. Du terre-plein de l'Arc de triomphe, une foule considérable suivait du regard les évolutions de la voiture à vapeur qui, après une rapide promenade, vint s'arrêter un instant sur la place de l'Étoile, et, par les boulevards extérieurs, se dirigea vers sa remise située quai Jemmapes, sur les bords du canal Saint-Martin. Sur ce long trajet, la voiture à vapeur croisa plusieurs fois les tramways et passa comme un trait au milieu des embarras de tous genres. Elle s'arrêta seulement près du cimetière Montmartre pour laisser passer un convoi funèbre. Partout le public la regardait courir sur

la chaussée avec une curiosité voisine de l'enthousiasme. Beaucoup de gens applaudissaient.

Cette voiture vient du Mans. Elle a été inventée et construite par un industriel de cette ville, M. Amédée Bollée, uniquement pour lui servir d'équipage de promenade...

Rapport de M. Tresca

L'Obéissante, vite populaire à Paris, eut les honneurs de la caricature : Cham fit dire par Mme Prudhomme à son mari : « Vous-voulez donc que je sois « obéissante » comme une machine ! »

Mais il n'y a pas que les promeneurs et les dessinateurs à se préoccuper de l'invention d'Amédée Bollée père :

L'Académie des sciences, au cours de sa séance du 2 novembre 1875, entendit avec intérêt le rapport rédigé à son sujet par l'éminent M. Tresca, dont voici la teneur :

La circulation sur plusieurs points de Paris d'une nouvelle voiture à vapeur ayant attiré l'attention publique dans ces derniers jours, nous avons pensé que l'Académie connaîtrait volontiers les données certaines que nous avons recueillies sur cette machine qui a été construite dans des conditions toutes particulières, et pour satisfaire à une vue personnelle. M. Amédée Bollée, constructeur au Mans, l'a combinée pour voiture de famille à l'aide de laquelle il pût faire ses courses, conduire ses matériaux à la gare du chemin de fer et lui servir même de voiture de chasse et de voyage. C'est ainsi qu'il est arrivé à Paris en dix-huit heures, et qu'après y avoir fait seulement quelques courses de 15 à 25 kilomètres, il est retourné au Mans en passant par Vendôme, où l'un de mes fils a voyagé assez longtemps avec lui pour compléter les renseignements que j'avais obtenus à Paris pendant deux de ses excursions.

... Dans ce voyage que nous avons fait du quai Jemmapes à la barrière de Fontainebleau par la place du Trône, nous avons remarqué que les chevaux manifestaient rarement de l'inquiétude à notre passage. Dans plusieurs voitures que nous avons croisées se sont trouvés des voyageurs que le bruit de la locomotive n'a même pas interrompus dans leur lecture.

Je dois ajouter cependant que ce voyage a été signalé par le dessoudage d'un des tubes de la chaudière qu'il a fallu tamponner sur place. La machine est restée pendant plus d'une demi-heure au repos, tant pour attendre le refroidissement de la chaudière que pour le bouchage du tube. Voici, du reste, les durées des différentes parties du parcours :

	Minutes.	Distance en km.	Parcours correspondant par heure.
Quai Jemmapes.	12	2,10	10,5
Boulevard Voltaire. . . .	10	2,10	12,5
Boulevard Mazas.	10	2,10	12,5
Boulevard de l'Hôpital. . .	6	1,25	15,5

Sur le pont d'Austerlitz, encombré de voitures au moment de notre passage, la locomotive a pris rang au milieu des autres véhicules et a suivi de la même allure la file qui la précédait.

Nous ne doutons pas que cette combinaison marquera un progrès sérieux, sinon décisif, dans l'histoire de la locomotion à vapeur. Il n'est d'ailleurs pas hors de propos de prévoir qu'au moyen d'organes spéciaux de transmission, les manœuvres du conducteur seraient facilement ramenées à être analogues à celles du cocher qui fouette, retient ou dirige ses chevaux.

Le tramway à vapeur. Dalifol

Ces premières expériences et l'accueil bienveillant fait à la voiture à vapeur incitèrent le constructeur à poursuivre cette voie nouvelle de la locomotion mécanique qui s'ouvrait devant lui.

En 1876, Amébee Bollée père fabriqua, en collaboration avec M. Dalifol, fondeur à Paris, un tramway à cinquante places que les auteurs destinaient à la Compagnie des omnibus. Cette machine rappelait dans ses grandes lignes le break de 1873, mais la chaudière était placée à l'avant et l'alimentation du combustible s'effectuait automatiquement,

Les quatre roues étaient à la fois porteuses, motrices et directrices, c'est-à-dire que chacune d'elles était montée sur un pivot vertical qui lui permettait de prendre la direction du rail aussi bien dans les courbes que dans les alignements droits. Il y avait cependant, à portée du mécanicien, un appareil de direction qui pouvait commander la déviation des roues, soit pour aiguiller sur une voie ou une autre, soit pour dérailler intentionnellement et contourner sur le pavé un embarras de voiture et reprendre ensuite la voie.

Enfin la commande des roues se faisait par l'intermédiaire d'arbres articulés avec joints de Cardan¹.

Le tramway fonctionnait bien, mais il était trop lourd pour les voies auxquelles on le destinait; c'est pour cette raison, aussi parce que les administrateurs de la Compagnie estimaient qu'il effrayait les chevaux qu'il ne fit pas un service de longue durée.

Nous avons vu que, [quelques années après, N.-J Raffard, avec son tramcar électrique, ne remporta pas plus de succès.

1. M. Dalifol, décédé en 1888, laissait un fils âgé de vingt et un ans qui, malgré son jeune âge et son isolement dans la vie, suivait dignement les traces de son père, s'adonnant à la mécanique et poursuivant avec succès de nombreuses expériences. M. Dalifol fils, inventeur d'une bicyclette à vapeur qui participait au concours Paris-Mantes, en 1894, construisait ensuite des voitures, puis se spécialisait dans la fabrication du moteur « Abeille » fort apprécié aujourd'hui. Tenting, personnalité connue dans les milieux automobiles de l'époque, avait été contremaître, vers 1875, chez M. Dalifol père

« La Mancelle » à Vienne

En 1878, Amédée Bollée père prit une addition à son brevet de 1873 et construisit une voiture plus légère que la précédente, affectant une forme de victoria, qui fut appelée *la Mancelle*. Elle était de beaucoup plus simple que *l'Obéissante* et comportait de nouveaux dispositifs, notamment en ce qui touchait la mise en marche et le mécanisme de la direction. Elle présentait les caractéristiques de la disposition mécanique des voitures modernes : moteur vertical à l'avant, transmission longitudinale attaquant le différentiel par engrenages coniques, chaînes, tendeurs de chaînes, etc.

Après avoir fait figurer sa nouvelle voiture à l'Exposition de 1878, le célèbre inventeur, ayant assuré la protection de ses droits en Autriche



LA MANCELLE (1878)

par un brevet général couvrant toutes ses créations précédentes, présentait *la Mancelle* à Vienne l'année suivante.

Le véhicule obtint sur les bords du Danube un extraordinaire succès : tous les journaux en parlèrent, les publications illustrées en donnèrent des dessins, même des caricatures.

M. d'Ofenheim, représentant de Bollée à Vienne, devint, du coup, une personnalité populaire; et les marchands de jouets vendirent à profusion des petites machines à vapeur reproduisant en miniature l'extraordinaire engin proposé à la curiosité des Viennois.

Entre temps, les ingénieurs des ponts et chaussées du département de

la Sarthe, invités par M. le ministre des travaux publics, décidément intéressé à la locomotion nouvelle, avaient rédigé un long rapport sur la voiture en question, envisageant l'éventualité du tourisme, du service public et du transport en commun, et concluant ainsi :

1° Le système est excellent pour voiture de promenade :

2° Il est *probablement* applicable de la même manière à celui des anciennes diligences ;

3° Il sera *peut-être* applicable au remorquage des marchandises, mais des expériences spéciales devront être tentées et il nous semble opportun d'en confier la direction au service de la traction des chemins de fer de l'État.

Le Mans, le 2 décembre 1879. *L'ingénieur en chef de la Sarthe*, signé : H. THORÉ.

La Mancelle, que l'on revit encore avec *l'Obéissante* à l'Exposition de 1900, section rétrospective, pouvait atteindre plus de 35 kilomètres en palier et effectuait une vitesse moyenne de 28 kilomètres à l'heure.

« La Marie-Anne ». — Le Rapport du capitaine d'artillerie Naquet

Les ingénieurs qui avaient commenté les essais de la *La Mancelle* s'étaient, dans les conclusions de leur rapport, montrés quelque peu sceptiques en ce qui concernait l'éventualité des services publics et des transports de marchandises au moyen d'engins mécaniques. Amédée Bollée père, dès la même année, avait raison de ces scrupules en livrant à une société de transports, tout d'abord un vaste omnibus à quarante places, puis une locomotive routière, *la Marie-Anne*, la plus puissante, croyons-nous que l'on ait jamais établie, pesant 20 tonnes en ordre de marche, pouvant remorquer 150 tonnes en palier et 36 tonnes sur une rampe de 6 centimètres ; elle était portée sur six roues, dont quatre motrices.

Cette colossale machine, avant d'accomplir son record fameux du Mans à Ax-sur-Ariège, soit 760 kilomètres en soixante-quatorze heures, pour gagner la région dans laquelle elle devait circuler, eut l'honneur d'être expérimentée pendant plusieurs jours, les 25, 26 et 27 octobre 1879 par des officiers délégués par M. le ministre de la guerre en présence des ingénieurs départementaux, du préfet de la Sarthe et du général Cornat.

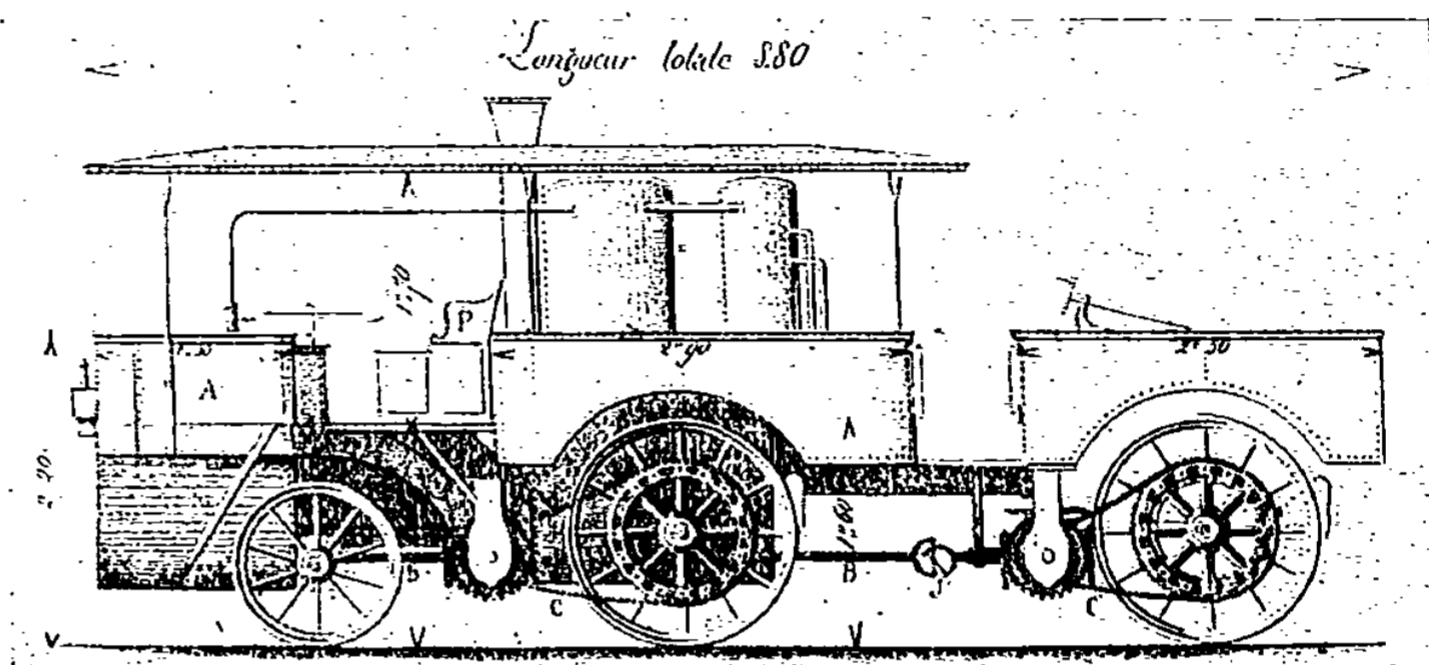
Ces expériences firent, comme les précédentes, l'objet d'un rapport détaillé dont l'original est conservé à la section technique de l'artillerie au Ministère de la guerre.

En voici quelques passages :

En exécution des ordres de M. le ministre de la guerre, en date des 1^{er} juillet et 19 septembre derniers, le soussigné Naquet (Paul), capitaine au 1^{er} d'artillerie, adjoint

à la direction de Vincennes, s'est rendu au Mans pour assister aux essais qui devaient être faits dans cette ville sur une machine routière à grande traction, construite dans les ateliers de MM. Bollée-Lecordier. Les expériences ont été exécutées pendant trois jours consécutifs, les 25, 26 et 27 octobre derniers.

La machine routière, construite par M. Bollée, a été établie en vue du transport de charges considérables sur des chemins vicinaux ou même d'exploitation pouvant présenter des sinuosités nombreuses et des pentes accentuées. S'inspirant sans doute de l'idée qui avait guidé divers ingénieurs, tant en France qu'à l'étranger, dans la construction de



LA MARIE-ANNE (1870)

locomotives articulées et de locomotives-tenders pour les chemins de fer de montagne, M. Bollée père a composé sa machine d'une locomotive suivie d'un tender dont le poids est utilisé comme poids moteur.

Après avoir décrit le mécanisme du moteur, des changements de vitesse et de la transmission par cardan au tender-moteur, le capitaine rapporteur rend compte en ces termes des expériences effectuées :

Le premier jour, la locomotive a remorqué un train de trois chariots porte-corps mis à la disposition du constructeur par l'École d'artillerie du Mans et munis de cadres, sur chacun desquels on a placé 5 000 kilogrammes de fonte de fer ou de bronze ; l'ensemble des trois voitures chargées représentait un poids de 18 tonnes environ. Le tender-moteur avait reçu en outre 2 000 kilogrammes de saumons de plomb.

Le poids utile transporté était donc de 20 tonnes.

Le convoi a parcouru un certain nombre de rues du Mans macadamisées ou pavées présentant des sinuosités assez accentuées. On a gravi la côte du boulevard Négrier qui a une pente de 6 centimètres par mètre environ. Au bout d'une demi-heure de trajet, lorsqu'on s'est trouvé sur un terrain à peu près horizontal, on a changé la vitesse et on a embrayé le pignon de deuxième vitesse. La vitesse du train a été de 6 kilomètres environ par heure.

Le fonctionnement de la machine n'a rien laissé à désirer. La machine est parfaitement suspendue, et on se trouve sur la locomotive aussi bien que sur une voiture ordinaire. Sur la place des Jacobins, on a voulu se rendre compte du cercle minimum qu'on

pourrait décrire avec la machine attelée à son convoi ; on a parcouru sans difficulté un cercle de 10 mètres de rayon intérieur. Le tournant minimum de la locomotive et du tender seuls est de 5 mètres environ.

Le deuxième jour, les expériences ont été faites dans des conditions analogues ; on a utilisé toutefois la seconde vitesse dans de meilleures conditions que la veille ; la vitesse du convoi a pu atteindre 8 kilomètres à l'heure.

Le troisième jour, la machine a été expérimentée en présence de M. le général commandant d'artillerie du 4^e corps, M. le directeur de l'École du Mans et un grand nombre d'officiers d'artillerie. On a attelé à la locomotive routière dans la cour des docks, deux canons de 155 millimètres sur leur affût, un canon de 138 millimètres monté sur affût et un des chariots porte-corps qui avaient servi aux expériences des jours précédents. Le tender-moteur ayant également reçu 2 000 kilogrammes de chargement, le poids utile total remorqué représentait environ 23 tonnes.

Le convoi parti de la cour des docks a été dirigé par l'avenue de Paris et plusieurs rues se croisant sous des angles de 90 degrés et au-dessous sur le chemin dit de l'Éventail. On avait embrayé d'abord la petite vitesse. Le train a gravi une côte de 200 mètres environ de longueur présentant une pente de 7 centimètres par mètre sur une partie du parcours ; il n'y a eu aucun ralentissement sensible de vitesse, laquelle s'est maintenue à environ 4 kilomètres à l'heure. Le manomètre indiquait 8 atmosphères.

Au sommet de la côte, on a embrayé la deuxième vitesse et on a rejoint l'avenue de Paris en marchant à une vitesse qui a atteint 9 à 10 kilomètres à l'heure. La machine s'est constamment très bien comportée et on n'a rien remarqué de particulier sur les chaînes de Galle malgré les à-coups qui se produisaient aux passages des caniveaux.

En résumé, la machine Bollée présente les avantages suivants sur les routières employées jusqu'à ce jour.

Puissance de traction beaucoup plus considérable à force nominale égale, et moins de chance de patinage en raison de l'augmentation de l'adhérence et de la bonne suspension. Rapidité plus grande dans la marche des trains. Economie d'eau et, par suite, parcours beaucoup plus long avec les approvisionnements emportés par la machine.

Vincennes, le 15 novembre 1879.

Le capitaine d'artillerie,
Signé : NAQUET.

760 kilomètres en soixante-quatorze heures douze minutes.

A l'issue de ces expériences, et sans prendre le temps d'effectuer une vérification quelconque du mécanisme, Amédée Bollée père faisait partir la machine routière pour Ax-sur-Ariège :

Ce fut un merveilleux et sensationnel voyage, accompli en soixante-quatorze heures douze minutes de marche utile, à une vitesse moyenne de 10 kilomètres à l'heure ou de 15 kilomètres, arrêts déduits, et cela en dépit des mauvais chemins ou des routes rechargées.

M. Léon Le Cordier, ingénieur de la Société fondatrice des tramways dallés et des voitures à vapeur, qui accompagnait le véhicule, fit de sa performance un pittoresque récit.

Laissons-lui la parole :

Il serait difficile d'exprimer quelle curiosité *la Marie-Anne* a excitée sur son passage. Les habitants des dix départements successivement traversés par elle croyaient, non sans raison, assister à l'inauguration d'un nouveau système de locomotion, puissant comme le chemin de fer, rapide comme lui, applicable sur toutes les routes bien construites, au grand profit des innombrables localités qui demandent des chemins de fer et ne peuvent réaliser dans le système des voies ferrées, quels que soient leurs efforts, leurs sacrifices et leur patience, qu'une bien faible partie de leurs désirs. C'est de ce sentiment, correspondant à un des plus grands besoins de notre époque, que toute la presse locale s'est fait spontanément l'interprète, et on ne compte pas moins de trente-trois journaux qui ont d'abord annoncé puis constaté et commenté le passage de *la Marie-Anne* dans les diverses localités du trajet.

C'est ce même sentiment qui a attiré sur le passage de la voiture à vapeur un nombre énorme de représentants des intérêts publics : préfets, maires, membres du Parlement, conseillers généraux, ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, industriels, sans compter des foules innombrables qui, dans beaucoup d'endroits, représentèrent à peu près la totalité de la population locale.

On comprend que les demandes d'explications verbales et les pourparlers relatifs à l'installation de services utiles dans chaque région aient absorbé ou plutôt très utilement employé un temps assez long ; aussi ces stationnements à Tours, Châtellerault, Montmorillon, Limoges, Arène, Buffières, Uzerche, Tulle, Brives, Cressensac, Cahors, Montauban, Toulouse, Hauterives, Pamiers, Tarascon-sur-Ariège, ont-ils duré ensemble près de dix-sept journées, si bien que l'arrivée à Aix-sur-Ariège n'a eu lieu que le 22 novembre à six heures du soir.

« La Nouvelle »

Il conviendra de clôturer par quelques mots sur *la Nouvelle*, la série des voitures historiques d'Amédée Bollée père. Cet étonnant véhicule, qui, quinze ans plus tard, faillit battre toute la jeunesse automobile dans la course Paris-Bordeaux-Paris de 1895, fut construit en 1880.

Voici, pour les techniciens, les caractéristiques de cet engin demeuré célèbre à jamais dans les annales de la locomotion automobile :

Chaudière Field : Diamètre extérieur : 0 m. 700 : Nombre de tubes : 118. Surface de chauffe, 5 mq. 65. Surface de grille, 0 mq. 36. Cube d'eau, niveau normal, 73 litres. Surface des surchauffeurs à vapeur, 1 mq. 02. Température moyenne de la vapeur surchauffée : 300°. Timbre : 10 kil.

Machine motrice à deux cylindres horizontaux. — Alésage des cylindres : 150 millimètres. Course des pistons : 160 millimètres.

Voiture. — Largeur de la voie : 1 m. 520. Longueur du train de roues ou empattement : 2 m. 180. Diamètre des roues d'arrière 1 m. 040 ; des roues d'avant : 0 m. 830. Poids à vide : 3 200 kilos. Combustible : 300 kilos. Eau dans la bache : 460 litres. Nombre de place, compris le chauffeur : 8. Vitesse moyenne : 28 kilomètres à l'heure. Vitesse maxima observée : 45 kilomètres. Dépense kilométrique moyenne, eau : 10 litres.

combustible : 1 kg. 800. Puissance moyenne : 15 HP. Puissance maxima observée à la montée des rampes : 30 HP. Mise en pression, durée : 20 minutes.

Il est évident que, avec une telle machine, Amédée Bollée père pouvait encore, en 1895, risquer de concourir dans l'épreuve de vitesse et d'endurance organisée par le comte de Dion et ses amis ; il pouvait même prétendre triompher, et, comme on le verra ultérieurement, il est absolument



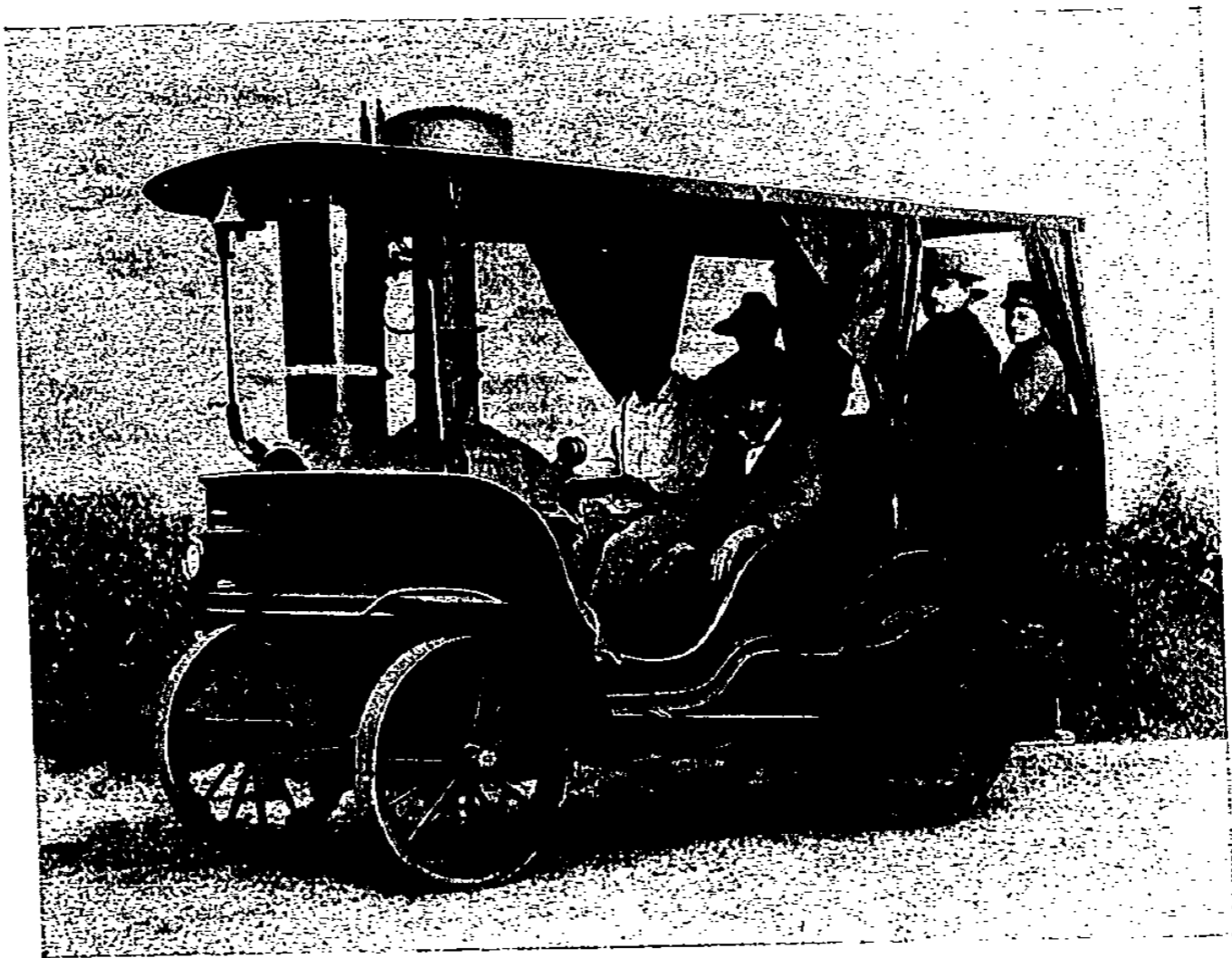
LA NOUVELLE (1880)
AU RETOUR DE PARIS-BORDEAUX EN 1895

certain que sans l'oubli d'un chiffon dans les engrenages de distribution (cause d'un grave accident de machine et par suite d'un retard considérable), cette voiture serait arrivée au but, intacte et dans un temps très court.

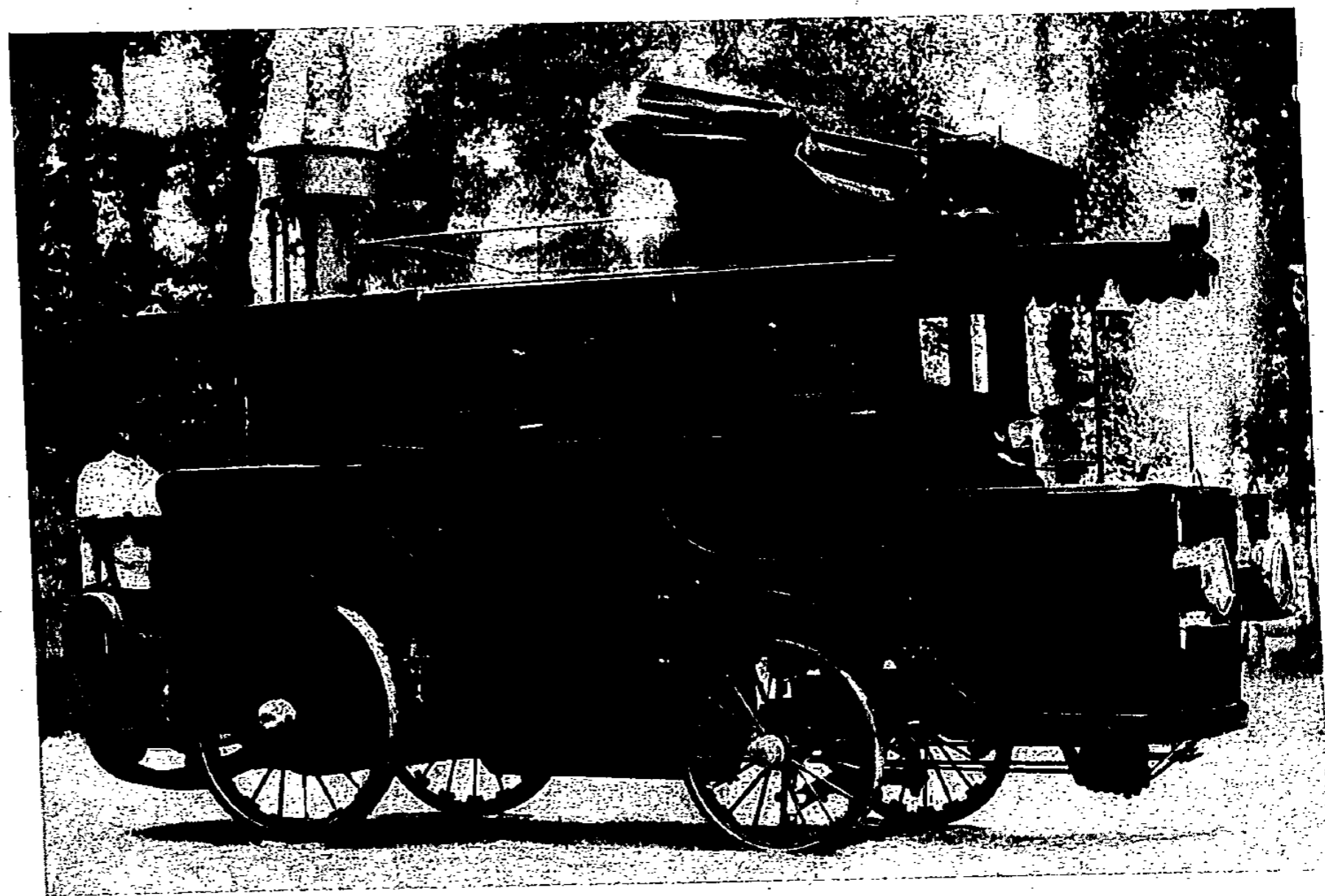
Les premiers clients

Si invraisemblable que la chose puisse paraître, Amédée Bollée père eut des clients auxquels il vendit des voitures. Chose plus extraordinaire, certaines de ces voitures sont encore en service ! Rendons un pieux hommage commémoratif à ces vénérables ancêtres !

Tout d'abord, à l'Exposition de 1878, Amédée Bollée père avait reçu une commande de M. Kœchlin, de Thann, manufacturier à Willer (Alsace), auquel il livra une voiture du type de *la Mancelle*.



LA RAPIDE (1881)



LE MAIL-COACH DE M. LE MARQUIS DE BROU (1885)

L'éminent constructeur, deux ans après, établissait une voiture en forme break à six places, appelée *la Rapide*, ne pesant que 1 000 kilogrammes pour un amateur du Mans. L'essieu arrière, muni d'un différentiel, était directement actionné, sans chaîne, par bielles et manivelles. La vitesse du véhicule pouvait atteindre 53 kilomètres à l'heure en palier, sur bonne route ; mais les trépidations, que l'on n'aurait plus aujourd'hui grâce à Michelin avec les bandages pneumatiques, démolirent les roues et le mécanisme, qui dut être transformé.

Enfin, en 1885, un grand mail-coach quinze places était construit pour le marquis de Broc. Son prix, avec la caisse, les garnitures intérieures et la peinture exécutées chez M. Muhlbacher, atteignit 35 000 francs ! C'est certainement la voiture à vapeur la plus luxueuse qui existe : elle fonctionne encore très régulièrement aujourd'hui.

De combien de véhicules vieux de dix ou quinze ans seulement pourrait-on en dire autant !

L'œuvre d'Amédée Bollée père

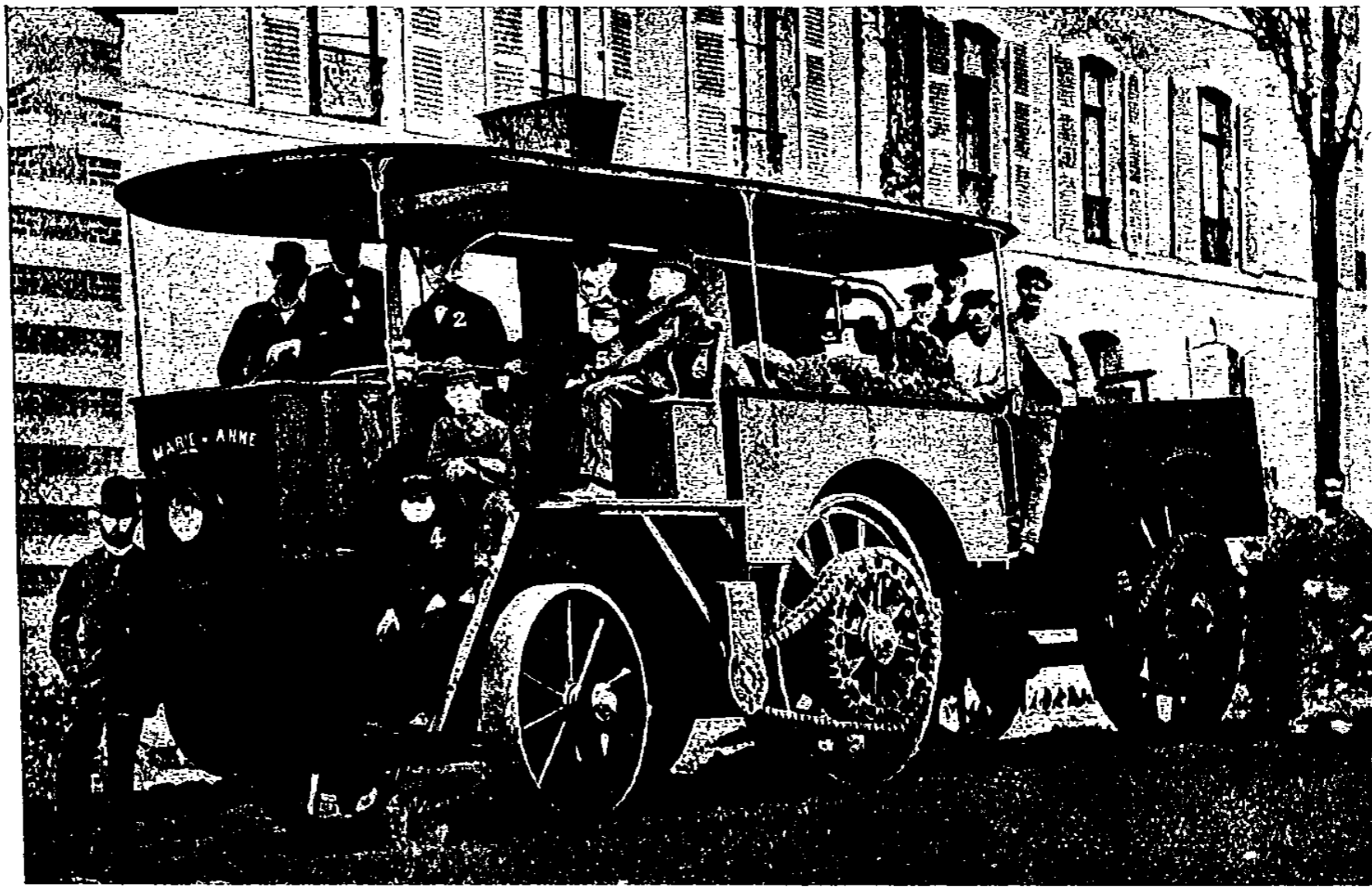
L'œuvre d'Amédée Bollée père est considérable puisque, pour ne parler que de ses inventions principales, on lui doit : la direction à deux pivots, la disposition des voitures modernes, l'application des cardans transversaux aux roues directrices et motrices, l'application du cardan longitudinal à la transmission de la force motrice de la voiture automobile, à un tender attelé et devenant de ce fait moteur lui-même.

La famille Bollée

M. Amédée Bollée père est une des plus grandes et des plus nobles figures du monde automobile moderne. Il avait appris de son père que le travail est, ici-bas, la première des vertus. Il a élevé dans les mêmes idées ses trois fils qui sont devenus, par son exemple, ses dignes successeurs et ses émules.

Cet homme remarquable n'a, du reste, aucun parti pris : son fils, Léon, est l'inventeur de la voiturette à pétrole dont nous aurons l'occasion de parler à son heure, et lui-même, le père des véhicules automobiles à vapeur sur routes, écrivait à son ami M. Lockert : « L'apparition des moteurs à pétrole m'a fait entrevoir une solution plus commode du problème pour les voitures légères. C'est de grand cœur que j'applaudis au succès des constructeurs qui ont su en vulgariser l'emploi. »

Ces paroles, comme l'a écrit M. Dangeau, sont d'un homme de progrès, loyal et intelligent, et l'on ne peut en méconnaître la valeur dans la



LA FAMILLE BOLLÉE EN 1879

CETTE CURIEUSE PHOTOGRAPHIE MONTRE : N° 2, AMÉDÉE BOLLÉE PÈRE, SUR « LA MARIE-ANNE »,
 ENTOURÉ, N° 1, DE SON PÈRE ERNEST-SYLVAIN BOLLÉE
 ET N°S 3, 4, 5, DE SES TROIS FILS, AMÉDÉE, LÉON ET CAMILLE

bouche d'un mécanicien de cette force, qui n'a pas laissé grand'chose à faire après lui.

Léon Bollée et sa voiturette.

Si Amédée Bollée père a été le principal promoteur des voitures à vapeur, son fils, Léon, qui s'était fait un nom dans le monde scientifique par ses machines à calculer et qui devait plus tard se spécialiser dans les fortes voitures, a été le créateur de la fameuse voiturette Bollée dont il sera bientôt question.

Cette voiturette est l'ancêtre des tricars ; en même temps que le tri-cycle de Dion, elle a marqué les débuts des véhicules légers à pétrole, et a fait la jonction des deux industries sœurs, du cycle et de l'automobile.

HISTOIRE DE L'AUTOMOBILE

A. DE DION



CHAPITRE VIII

Les Constructeurs de la première heure

Une activité qui s'emploie. — L'heure décisive. — Boulton. — Trois associés qui débutent. — Des « attendus » historiques. — Vers la vitesse : la première course d'automobiles. — Les canots à vapeur, « l'Éclair », « le Météore ». — Les associés cherchent leur voie. — Intervention momentanée de Méréelle. — Le client difficile : un gros procès ! — L'Exposition de 1889 et la routine des « bureaux ». — Retraite de Trépardoux. — De Dion et Boulton restent seuls. — Le moteur à pétrole. — La révélation du tricycle. — A suivre...

Une activité qui s'emploie

IL y a quelque vingt-cinq ans, lorsqu'on prononçait devant les mères de famille le nom du comte Albert de Dion, celles-ci prenaient un douloureux air « de circonstance », qui prouvait surabondamment la détestable réputation dont jouissait le jeune homme.

On parlait en effet de lui dans les journaux boulevardiers. Il avait des duels et jouait aux cartes : parfois il gagnait, souvent il perdait, et les différences se chiffraient par des centaines de mille francs.

Sa belle indifférence pour le « qu'en dira-t-on » et son exubérance peu communes le désignaient d'autant mieux à la réprobation universelle, qu'il était adroit, vigoureux, robuste, riche, loyal, brave, séduisant... et les jaloux n'aiment point ces qualités chez autrui.

On le classait donc, selon l'heureuse expression d'un chroniqueur, au nombre des jeunes gens « qui tournent mal ».

Et les bonnes âmes avides de scandales se demandaient anxieusement ce qu'il allait advenir par la suite de ce garçon destiné à faire évidemment le désespoir de sa famille.

« Ah l'on pouvait être certain qu'il ferait parler de lui ! »

En effet. Mais pas dans le sens supposé.

Les inconséquences journalières du comte Albert de Dions'aggravaient d'une inquiétante passion pour tout ce qui touchait aux machines :

Dès l'âge de dix ans, il avait contraint son père à lui acheter une petite locomotive mécanique. Plus tard, il s'était amusé à construire une sorte de bélier hydraulique et voici que, envoyé en exil à Munich, vers sa vingtième année, ses loisirs avaient été employés à dessiner une véritable machine à vapeur dont il avait les plans en tête depuis longtemps.

Et l'on se prit aussi un peu de pitié pour le pauvre garçon à l'esprit évidemment faible...

Mousquetaire, batailleur, voire même joueur et fêtard... soit, inventeur, c'était trop !

Telle s'esquissait cependant l'attrayante malgré tout, mais redoutable physionomie du comte Albert de Dion, avant ce que, malavisés, les uns appelèrent la catastrophe, et les autres plus perspicaces, l'apothéose.

Car ils se font bien rares aujourd'hui, ceux qui considèrent l'aristocratie en déchéance sous prétexte qu'elle s'adonne à l'industrie... Au surplus, l'automobilisme fut, dès son origine, classé dans la catégorie des commerces *nobles* !

Comme il était à prévoir, un événement décisif devait se produire et avoir sur l'existence imprécisée du comte de Dion une répercussion considérable.

Le hasard d'un grand bal organisé avec le duc de Morny, et pour lequel le comte de Dion devait se procurer des accessoires de cotillon, détermina chez ce dernier le joli geste d'audace et de générosité qui le fit... ce qu'il est aujourd'hui.

Il fallait donc des objets de cotillon et de Dion s'en fut chez Giroux, le marchand de jouets du boulevard des Italiens.

L'heure décisive

En examinant l'étalage, de Dion remarqua une élégante machine à vapeur.

C'était, écrit M. Paul Meyan, un de ces bijoux scientifiques, véritables chefs-d'œuvre d'art, de précision et d'ingéniosité, comme on en voit parfois dans certaines baraques foraines à l'occasion du jour de l'an. Figurez-vous une machine à vapeur, minuscule, mais exacte, avec un cylindre en verre trempé, laissant voir la formation et les pulsations de la vapeur dans la chaudière chauffée par une lampe à alcool, et le jeu normal du piston.

Robuste et précise dans sa joliesse, cette machine mignonne eût pu servir d'appareil de démonstration à côté des merveilles qui décorent les musées industriels de nos grandes écoles.

Notre cotillonneur avait du sang de mécanicien dans les veines. L'un de ses oncles, en effet, qui présida jadis la Société des ingénieurs civils, n'a-t-il pas son nom — le même — inscrit en exergue au babélique livre d'or (livre de fer, plutôt) de cette tour Eiffel qui est aux illustrations industrielles et scientifiques ce que l'Arc de triomphe est aux gagnés de batailles ? Est-ce en effet de l'atavisme, ou bien le réveil d'une passion qui s'ignorait ? Il n'importe : son sang de mécanicien inconscient ne fit qu'un tour. Fêré d'un bel enthousiasme, il fit immédiatement emplette du ravissant bibelot, sans oublier de faire adjoindre à la facture l'adresse du constructeur, un modeste compagnon nommé Bouton, un de ces voyants dont l'exemple est là pour attester que point n'est besoin pour engendrer du progrès, de sortir de Polytechnique ni d'être chargé de diplômes comme un âne de reliques.

— Qui vous a fait cette mécanique ? avait-il donc demandé au marchand.

— Deux petits fabricants de Clignancourt, Bouton et son beau-frère Trépardoux.

L'heure suivante, le comte de Dion frappait à la porte du rudimentaire atelier des deux ouvriers associés :

— ... Et vous gagnez combien à fabriquer ces petites machines ?

Bouton de répondre :

— Ma foi, péniblement notre vie. Les amateurs sont rares ; le travail mal payé... Mettons sept à huit francs par jour...

— Je vous en donne dix à chacun, interrompit brusquement de Dion, pour travailler avec moi !

Et Bouton décida son beau-frère à accepter.

Bouton

Qu'était-ce donc que cet ingénieux ouvrier qu'on appelait Bouton ?

Bouton, né à Paris, le 22 novembre 1847, d'un père qui était peintre et d'une mère qui exerçait la profession de professeur de musique, avait accompagné tout enfant ses parents à Honfleur où il suivit les cours du collège, en compagnie... d'Alphonse Allais !

Toutefois, dès l'âge de quinze ans on le mettait en apprentissage chez un sieur Dubourg, serrurier-mécanicien, puis il entra ensuite, vers 1867, aux « Forges et Chantiers de la Méditerranée » au Havre, qui appartenaient alors à la maison Mazelines.

Le tirage au sort lui fut propice, et le seul service militaire qu'accomplit Bouton s'effectua dans la garde mobile pendant la guerre.

Car Bouton était revenu à Paris, en 1869, pour y rester.

Après avoir travaillé dans diverses usines, il prit avec son beau-frère



M. BOUTON

Trépardoux un atelier « à leur compte », passage Léon, rue de la Chapelle; et les deux associés gagnaient modestement leur existence à fabriquer des modèles pour MM. Ducretet et Bourbouze, ou de petites chaudières pour la maison Giroux... lorsque, à la fin de l'année 1881, le comte de Dion fit une de ces irrup-tions brusques... dont il est resté coutumier, dans la boutique du passage Léon.

Trois associés qui débutent

Lorsque de Dion eut déclaré à Bouton qu'il s'agis-

sait de construire de véritables voitures à vapeur, celui-ci objecta :

- Mais il n'existe pas de chaudières assez légères.
- D'accord, répliqua de Dion; il faut donc en imaginer une.
- Du moment que vous envisagez les choses de cette façon-là, répondit Bouton, nous chercherons et nous trouverons.

Et l'on se mit à l'œuvre. Ces événements avaient lieu en 1883.

C'est-à-dire, écrit M. Chauveau, au lendemain de l'Exposition d'électricité de Paris, à l'époque où les machines à vapeur à grande vitesse et les générateurs à vaporisation rapide apparaissaient seulement; le premier moteur à compression, celui d'Otto, à peu près le seul à quatre temps, de l'époque, apparaissait à peine; la bicyclette n'était pas née encore et le dernier champion de l'automobile, Amédée Bollée, allait s'arrêter lassé. C'est à ce moment qu'eut lieu la rencontre du gentilhomme et du prolétaire; du jeune clubman rêvant de randonnées sur un cheval de fer et de l'habile petit mécanicien de La Chapelle. C'est de cette époque que date cette association si féconde!

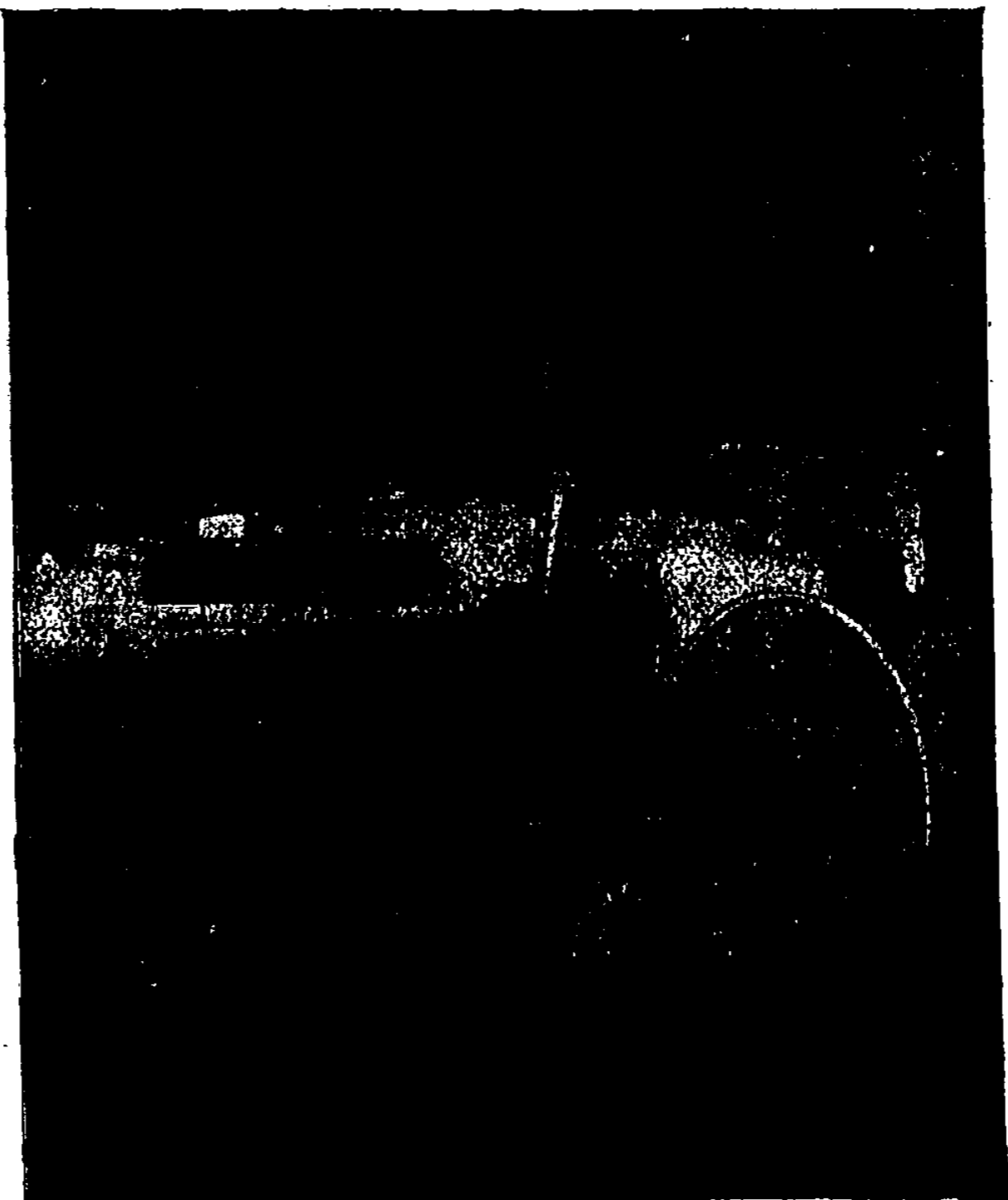
L'échoppe de la rue de Clignancourt était surmontée d'une petite enseigne « Trépardoux et C^{ie} ».

Mais l'une et l'autre furent promptement considérées insuffisantes.

On quitta le quartier, et les trois associés, car la raison sociale fut dès lors « de Dion, Bouton et Trépardoux », s'installèrent rue Pergolèse, au coin de l'avenue Malakoff, dans une maison assez délabrée pour ne pas être onéreuse et entourée d'un jardinet qui fut la première piste d'essai !

C'est là que s'élabora la première chaudière à vapeur.

Cette même année, les anciens compagnons de fête du comte de Dion qui se trouvaient par hasard dans le quartier de la Porte-Maillot durent éprouver quelque stupéfaction à voir leur ami perché sur une extraordinaire machine à



PREMIER VÉHICULE AVEC TRANSMISSION PAR COURROIE (1883)

quatre roues qui s'avancait en trépidant, vomissant escarbilles et fumée au grand effroi des animaux et des petits enfants.

Galilée avait été déclaré fou pour avoir dit que la terre tournait.

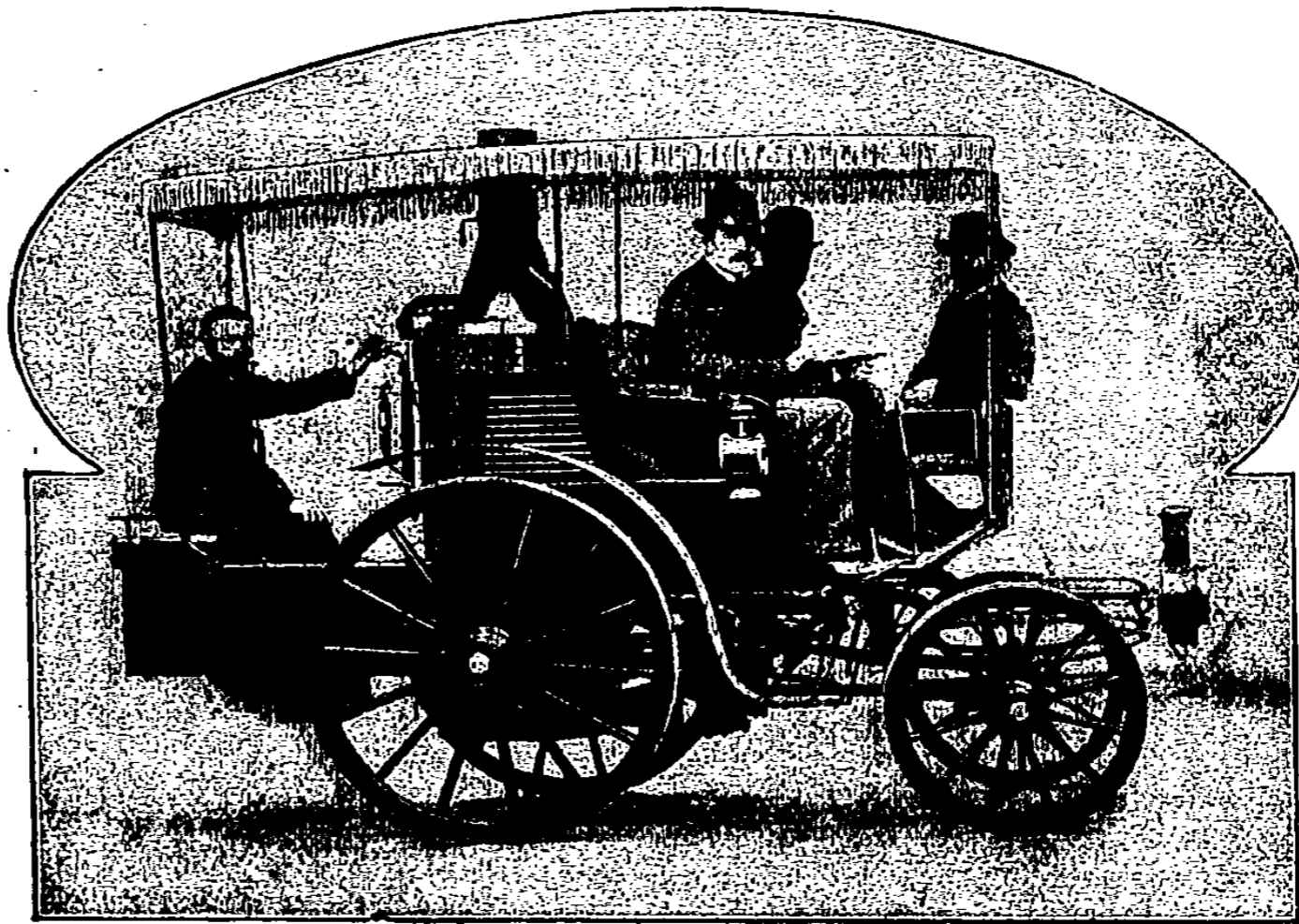
Que pensa-t-on de de Dion ?

... Celui-ci ne s'en préoccupa guère.

Ce rudimentaire quadricycle à vapeur avec ses deux roues arrière directrices et sa transmission par courroie, enchantait non seulement ses auteurs, mais séduisit encore les techniciens d'alors qui le considérèrent comme le dernier cri du progrès.

Toutefois, il convenait de faire mieux encore, et, l'année suivante, de Dion, Bouton et Trépardoux engendraient un second engin, à trois roues cette fois, qui devait précéder encore le premier véhicule conséquent, un phaéton à vapeur construit en 1885.

Ce tricycle était un tricycle-tandem Rudge appartenant à M. Munier, dont la seconde place fut remplacée par le générateur et le moteur qui



PHAÉTON A VAPEUR (1885)

pesaient ensemble 50 kilos, développaient une force de 1 cheval et paraissaient susceptibles de fournir une vitesse de 30 kilomètres.

La clientèle commençait à se manifester ; il fallait donc être à la hauteur d'une tâche que l'affluence éventuelle d'acheteurs allait imposer.

On avait d'ailleurs, dès 1884, quitté la rue Pergolèse pour venir s'installer rue des Pavillons, à Puteaux.

Les publications scientifiques sérieuses daignaient signaler les expériences de MM. de Dion, Bouton et Trépardoux.

Dans le grave journal *la Nature*, en 1885, un article commentait le dog-cart à vapeur construit par ces novateurs.

L'auteur en était, croyons-nous, le comte de La Tour du Pin Verclause, qui raconta plus tard, de charmante façon, comment il fit la connaissance de Bouton :

C'était, écrit-il dans *l'Auto-Vélo*, en 1901, au printemps de l'année 1884, Je prenais un fiacre et donnais au cocher l'adresse suivante : 20, rue des Pavillons, à Putcaux. L'automédon fit la grimace, fouetta son cheval et partit cahin-caha.

Bouton, auquel on annonça le visiteur, l'accueillit avec ce petit air placide dont il ne s'est jamais départi :



DOG-CART A VAPEUR (1886)
(COMTE DE CHASSELOUP-LAUBAT — BOUTON)

— Qu'y a-t-il pour votre service ?

... Mais laissons la parole à M. de La Tour du Pin Verclause :

— J'ai toujours rêvé de voitures sans chevaux, lui répondis-je, j'ai appris que vous en fabriquez et je viens vous demander de m'en construire une.

A ce moment, la figure de Bouton s'illumina; il comprit que j'étais un amateur sérieux, un croyant :

— Venez avec moi, me dit-il, je vais vous montrer nos voitures.

Après avoir traversé un inculte jardin, sorte de petite forêt vierge, nous arrivons dans un terrain vague entouré d'appentis couverts en carton bitumé et servant d'atelier.

Nous entrons dans l'une de ces masures. Une pauvre machine à vapeur bien fatiguée et bien usée soufflait de toutes ses forces pour actionner péniblement quelques outils. Du fond de la pièce, la forge jetait une lueur rougeâtre dans ce réduit enfumé où allaient et venaient de rares ouvriers.

Plus loin, sous un hangar ouvert à tous les vents, quelques hommes étaient occupés au montage des voitures. Il y avait là un dog-cart avec roues directrices à l'arrière, une sorte de phaéton aux formes bizarres et un quadricycle. Je me souviens aussi d'un camion fort primitif qui faisait des évolutions autour d'un gros arbre planté au milieu du terrain.

Après m'avoir expliqué le fonctionnement de ces diverses machines, toutes à vapeur, Bouton me ramena au bureau où, séance tenante, je commandai un dog-cart semblable à celui que je venais de voir.

Je me retirai enchanté de ma visite à la rue des Pavillons.

Trois ans plus tard, M. de La Tour du Pin allait encore décrire, dans cette même *Nature*, le tricycle à vapeur ; mais, entre temps, survint un incident désagréable pour les constructeurs et susceptible d'avoir pour leur industrie des conséquences fâcheuses.

Des « attendus » historiques

On avait raillé ce premier client de la maison... d'automobiles. On jugea sévèrement le second : un autre fanatique du sport naissant.

En effet, il se trouva, vers cette époque, certain tribunal pour doter de conseil judiciaire un jeune homme d'excellente famille, tout en écrasant acheteur et fabricant des « attendus » suivants :

Attendu que de X... ne se contente pas d'entretenir des équipages dont le luxe pourrait être légitimé par sa situation de fortune ;

Attendu qu'il se livre à l'acquisition de voitures mécaniques, pour lesquelles il témoigne une prédilection que l'on pourrait qualifier d'enfantine, peu admissible chez un homme normalement pondéré ;

Attendu que ces achats constituent une dilapidation évidente de sa fortune patrimoniale et qu'ils paraissent suffisants pour démontrer l'urgence de prendre vis-à-vis de X..., et dans son intérêt, des mesures conservatoires...

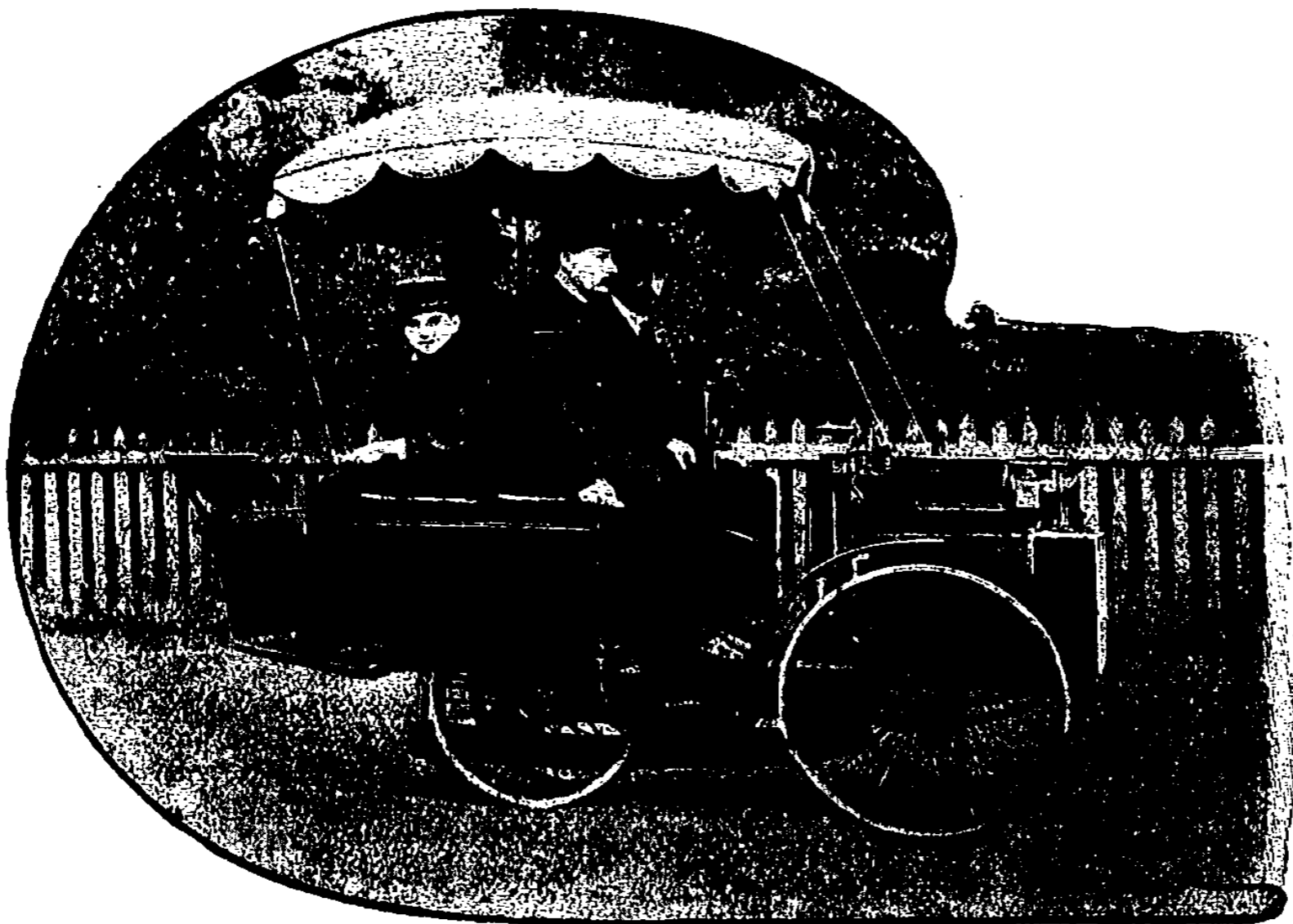
L'histoire ne dit point si le prodigue s'amenda par la suite, mais elle nous certifie toutefois que la belle assurance, le superbe optimisme de de Dion ne furent nullement troublés par cet indirect reproche.

Vers la vitesse : la première course d'automobiles

Répondant du tac au tac — et à une sottise par une folie... (c'est ainsi qu'on appelait alors tous les essais de vitesse), — les constructeurs s'engagèrent dans une course et établirent à cette occasion un record, — officieux à coup sûr, mais qu'il serait malséant de venir aujourd'hui contester, — record que l'on mit plus de dix ans à battre.

Voici dans quelles conditions : Un journaliste, M. Fossier, directeur du journal périodique *le Vélocipède*, avait, en 1887, songé à faire connaître au public les rares véhicules sans chevaux circulant à Paris en organisant pour les engins mécaniques une course de vitesse.

L'épreuve eut lieu et la course fut, à la vérité, ce que les sportsmen



TRICYCLE A VAPEUR (1885)
GAGNANT DE LA COURSE

d'hippodromes appellent un « walk-over », en ce sens qu'un seul concurrent se présenta.

Ce fut Bouton avec son tricycle à vapeur.

Les... le concurrent devait effectuer le parcours suivant : l'aller et re-

tour, du quai de la Seine à Saint-James entre le pont de Neuilly et la grille du bois de Boulogne; le pont de Puteaux n'existait pas encore.

Tout d'abord, les rares spectateurs prudemment placés sur les trottoirs s'émerveillèrent de la rapidité de l'engin... Un Anglais qui se trouvait là, calcula, montre en main, qu'il marchait à une vitesse de 60 kilomètres à l'heure!... mais lorsqu'on vit l'appareil se rapprocher rapidement de la grille fermée du Bois sans que le conducteur songeât à ralentir, l'enthousiasme se changea en effroi.

Un cri d'horreur s'échappa des poitrines, lorsque soudain, à quelques mètres de l'obstacle, Bouton bloquant ses freins, arrêta court la machine!

Les canots à vapeur. — « L'Éclair ». — « Le Météore »

Cependant, il fallait d'autres aliments à l'inlassable activité du comte de Dion : Après s'être essayé sur la route, il voulut parcourir l'onde... (Lorsqu'on nous dira que de Dion étudie les ballons, il ne faudra pas être autrement étonné.)

Une machine à vapeur mise au point par MM. de Dion, Bouton et Trépardoux fut donc aménagée à bord d'une yole de 10 mètres de long calant 20 centimètres d'eau qui justifia son nom *l'Éclair* en faisant une vitesse moyenne de 23 kilomètres à l'heure.

... Ce fut toute une histoire pour faire recevoir l'embarcation et délivrer à de Dion le permis de capitaine :

La chaudière ne répondait à aucune des exigences du règlement.

Rendez-vous avait été pris avec les personnages officiels près du viaduc d'Auteuil, et parmi les curieux contemplant l'étrange bateau amarré à un ponton du quai se trouvait M. Lemoine, directeur de la Compagnie des bateaux-omnibus.

— Quelle vitesse pouvez-vous atteindre? demanda-t-il avec un sourire sceptique.

Et lorsque Bouton lui eut répondu tranquillement : 23 kilomètres, on vit le père Lemoine se fâcher tout rouge et s'en aller haussant les épaules, grommelant qu'il n'aimait point qu'on se moquât de lui.

Le Météore, canot de 16 mètres, succéda à *l'Éclair*. C'était un véritable « racer » qu'on avait audacieusement muni d'une machine compound en tandem à quatre cylindres tournant à cinq cents tours.

Il faisait régulièrement du 28 !

... L'on imagine combien le bouillant de Dion appréciait cette rapide allure. Elle déplaisait à d'autres, par contre :

Une après-midi, naviguant dans les parages de Saint-Denis avec quelques amis, de Dion fut l'objet de plaintes amères de la part des mariniers et propriétaires de péniches :

Le Météore avait le défaut de provoquer après son passage des ondulations énormes qui jetaient la perturbation dans les eaux calmes du fleuve et condamnaient les chalands à des oscillations incompatibles avec leur stabilité.

De Dion, victime de la réprobation marinière, se vit retirer sa commission de capitaine.

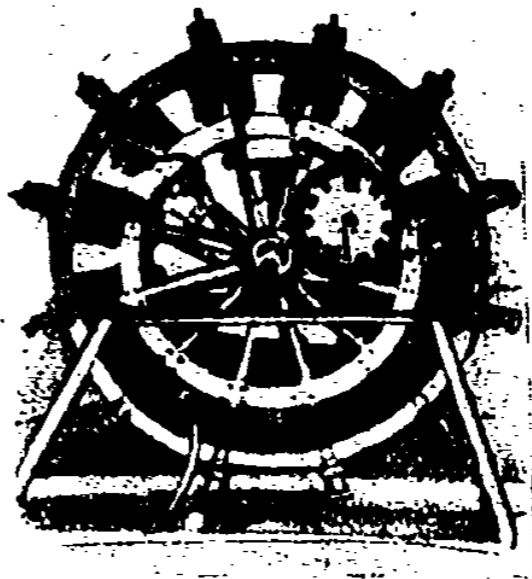
Est-ce à dire qu'il renonça aux croisières en Seine?... Nous pouvons en douter.

A la vérité, ces intéressantes expériences coûtaient beaucoup d'argent et en rapportaient peu : L'association connut des heures pénibles, d'autant mieux que les trois hommes n'avaient pas le même caractère... loin de là.

De Dion, par son esprit entreprenant et essentiellement novateur, scandalisait Trépardoux, homme à principes, ayant passé par les écoles professionnelles et nourri d'axiomes qu'il déplorait de voir discuter par Bouton, plus empirique, moins affirmatif, mieux préparé pour innover.

De Dion n'avait-il pas imaginé de s'occuper de moteurs à pétrole ! A vrai dire, il le faisait en cachette, chez un mécanicien à façon : M. Delalande, rue Saint-Maur¹. Mais Trépardoux en était navré et déplorait ces enfantillages.

Bouton, moins catégorique, avait la sagesse de Montaigne, se contentant de dire : « Que sais-je ? »



MOTEUR VOLANT A 12 CYLINDRES

1. De Dion avait inventé un moteur volant à douze cylindres suivi d'un autre à quatre cylindres et d'un tricycle, type de celui à vapeur, à deux cylindres, moteur à deux temps, admission à l'avant des cylindres, explosions à l'arrière, commande directe de la roue arrière, allumage électrique ou à incandescence à volonté qui furent, sur ses indications, construits aux ateliers Delalande. (*Le Chauffeur.*)

Les associés cherchent leur voie. — Intervention momentanée de Mérelle

En 1888, les associés cherchaient en somme un peu leur voie : s'orienteraient-ils du côté des tracteurs-remorqueurs, vers les véhicules destinés à



TRICYCLE A VAPEUR (1887)

transporter de lourdes charges, perfectionneraient-ils le tricycle à vapeur, ou leur industrie se bornerait-elle à fabriquer des chaudières pour la marine ?

Cette dernière éventualité séduisait fort les inventeurs : En 1885, alors qu'il s'agissait de doter la marine de guerre d'un moteur à la fois plus puissant et plus économique, ils avaient imaginé des générateurs qui, expérimentés sur les torpilleurs de la flotte, avaient fonctionné parfaitement.

Peut-être parviendrait-on à triompher

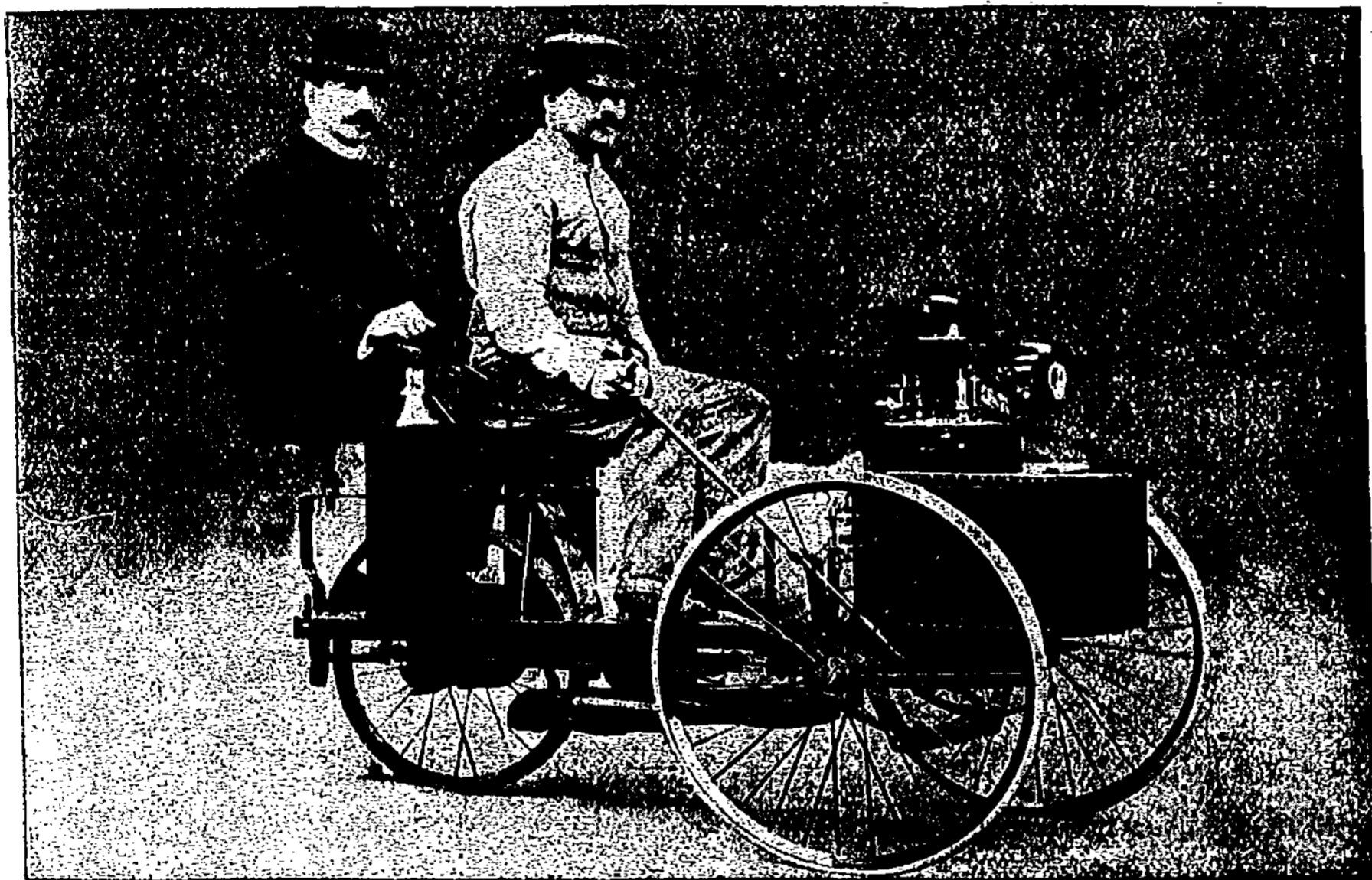
de l'esprit routinier des mandarins de la rue Royale et à obtenir des commandes importantes ?

D'autre, part il était décevant de renoncer aux études relatives aux véhicules mécaniques sur routes ¹ déjà si importantes.

1. Premiers brevets de Dion-Bouton : 1883. Générateur à faisceau tubulaire amovible : additions en 1884 et 1886. — 1884. Distribution automatique par le piston d'un cylindre à vapeur. — 1885. Distribution de vapeur dans les cylindres oscillants. — 1888. Système de graisseur. — 1889. Moteur à explosions. — 1889. Moteur détonant à grand refroidissement d'eau. — 1890.

C'est alors qu'intervint Mérelle : il fut accueilli avec satisfaction, car il allait permettre de solutionner favorablement les deux problèmes posés :

M. Mérelle, fils d'un professeur et concessionnaire du Champ de courses de Vincennes, était vivement intéressé par la locomotion mécanique ; la société propriétaire de l'hippodrome ayant repris l'exploitation de l'affaire à son compte, Mérelle, ami de Trépardoux, et se trouvant sans occupation, pro-



TRICYCLE A VAPEUR DE MÉRILLE

posa à MM. de Dion, Bouton et Trépardoux de s'occuper du montage et de la vente des tricycles à vapeur, tandis que les constructeurs de la rue des Pavillons s'adonneraient plus spécialement à la fabrication des chaudières marines.

Une entente dans ce sens intervint :

Mérelle, en 1888, eut la *licence* de Dion-Bouton-Trépardoux.

Cylindres détonants accouplés pour comprimer leurs mélanges explosifs. — 1890. Appareil pour l'hydrocarburation homogène. — 1890. Dédoublément de machines à explosions en un moteur et un compresseur d'intensité réglable dans les limites étendues. — 1890. Moteur combiné à pétrole et essences légères.

Il reprit, tout d'abord, le premier tricycle à vapeur de 1884, le modifia, en fit un véhicule à deux places dos à dos.

Le tricycle-tandem Rudge, propriété du général Munier, dans lequel la place avant avait été remplacée par le générateur dont le moteur actionnait les pédales, et qu'on n'avait jamais mis en circulation, fut également repris par Mérelle.

Enfin, un troisième appareil perfectionné par MM. de Dion, Bouton et Trépardoux — car Mérelle n'était point mécanicien — eut les honneurs de l'exploitation commerciale.

Le client difficile : un gros procès !

A la vérité, il était à cette époque, pour ainsi dire et toutes proportions gardées, plus facile d'inventer des modèles que de contenter certains clients :

La maison de Dion-Bouton-Trépardoux avait été déjà condamnée moralement par un tribunal de province qui n'hésitait pas à déclarer faible d'esprit quiconque se faisait son client.

Elle eut maille à partir une autre fois avec un acheteur qui s'imaginait, en 1888, que la locomotion automobile était la plus simple des choses.

Cet acheteur désirait un tricycle pour servir de mode de locomotion à l'un de ses voyageurs.

D'abord, on lui livra le tricycle en retard ; puis, l'appareil ne monta point les côtes de 10 p. 100 à la pression indiquée. Graves défauts ! Il y eut procès. M. Périssé père fut désigné par le tribunal pour expertiser l'appareil. C'est, croyons nous, l'une des premières opérations de ce genre qu'eut à accomplir l'honorable arbitre. Les conclusions de son rapport sont curieuses à publier aujourd'hui à quelque vingt ans de distance :

En résumé, il y a deux conditions importantes convenues entre les parties, que ne remplit pas le tricycle à vapeur.

1° Il ne peut pas gravir les pentes de 10 centimètres par mètre ;

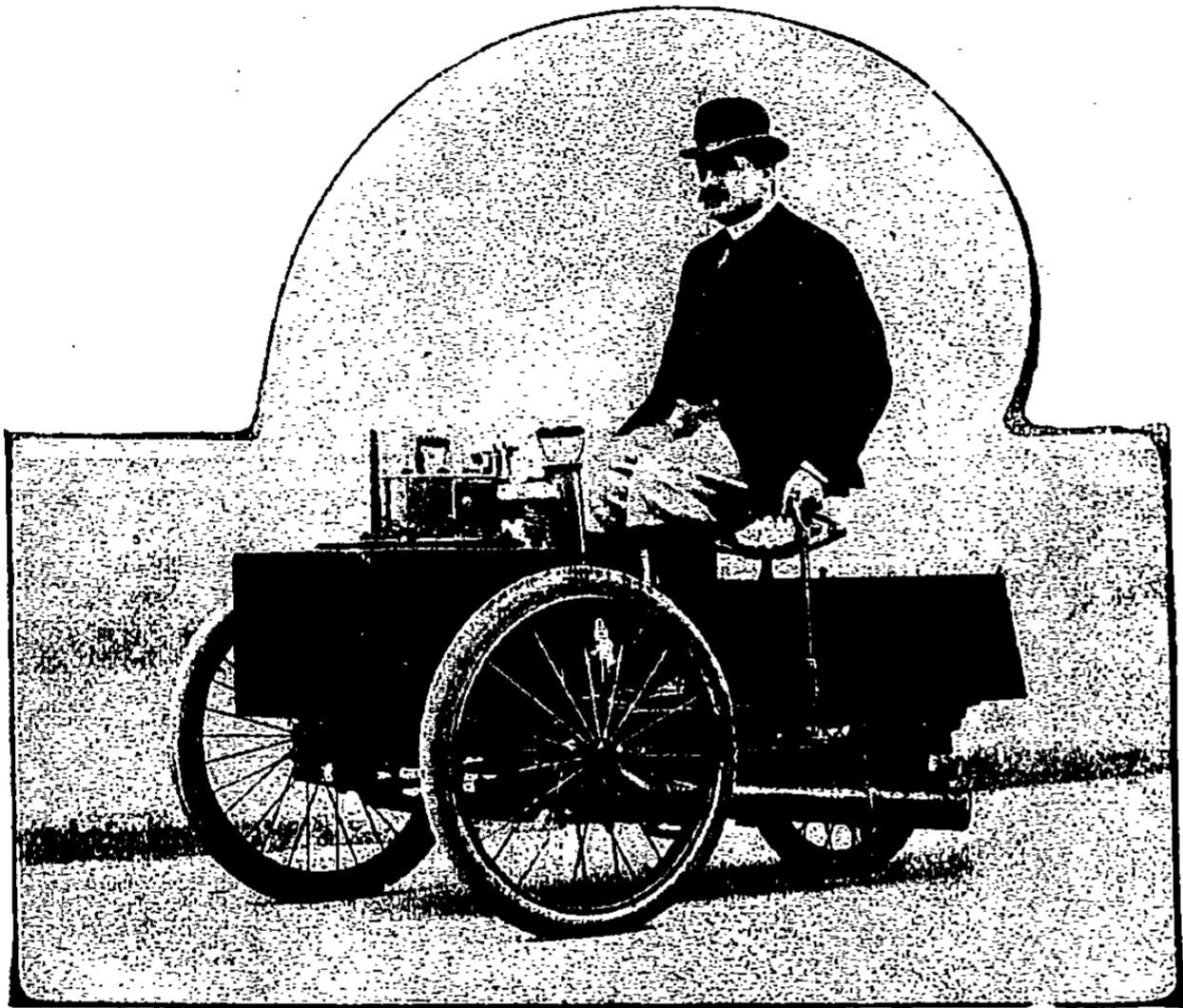
2° La pression dépasse la pression indiquée comme maximum.

Il faut considérer que le tricycle à vapeur est le premier, je crois, qui ait été fait par M. N... et que le constructeur reconnaîtra lui-même, que, grâce aux perfectionnements faits depuis, le tricycle construit aujourd'hui remplirait les conditions que n'a pas remplies son premier appareil.

M. X... est donc fondé dans sa demande et la résiliation doit être prononcée à la charge de M. N..., lequel doit donc être tenu de rembourser les 750 francs qu'il a reçus à titre d'acompte.

Mais M. X., ne peut prétendre, suivant moi, à des dommages et intérêts, car il n'a éprouvé aucun préjudice. Il s'est engoué d'abord à l'idée de faire voyager son commis sur un tricycle à vapeur, mais il ne se doutait pas alors de ce qu'était un tricycle à vapeur et lorsqu'il l'a vu, lui qui n'est pas mécanicien, son enthousiasme est tombé à tel point, qu'il a soulevé vingt et un griefs sur lesquels deux seulement sont fondés.

Cependant, il a eu des frais de déplacement ; mais je suis d'avis de ne mettre à la charge



TRICYCLE A VAPEUR (1888)

du constructeur que les frais d'un seul voyage de Y... à Paris, car M. X..., négociant, a mis à profit, pour ses affaires commerciales, le temps passé à Paris.

Je crois qu'en lui allouant, pour ses frais de déplacement, une somme de 100 francs, il sera suffisamment indemnisé.

L'Exposition de 1889 et la routine des « bureaux »

Le négociant de province avait perdu son enthousiasme... (c'est peut-être aujourd'hui un chauffeur militant...).

D'autres apprécièrent mieux les efforts des jeunes constructeurs, à commencer par le jury de l'Exposition universelle de 1889, qui ne craignit pas de décerner à leurs modèles une médaille d'argent, superbe récompense pour une industrie n'existant pas pour ainsi dire encore.

Néanmoins, malgré cette honorifique distinction, nullement lucrative,

malgré l'organisation commerciale, les « affaires » allaient médiocrement.

Certes, ces inventeurs avaient, d'autre part, rêvé de doter la marine de leur pays d'une merveilleuse chaudière multitubulaire à circulation !

Ils avaient compté sans l'irréductible entêtement des administrations à suivre les sentiers tracés. C'est en vain que les expériences tentées, dans les pires conditions, à bord de plusieurs torpilleurs, voire même de grands cuirassés, donnèrent d'admirables résultats. MM. les mandarins, dont le siège est souvent fait à l'avance, ne voulurent rien entendre.



LE PERSONNEL DE L'USINE EN 1892

A tout prendre, nous n'avons pas à regretter l'échec qui intervint. C'est, en effet cette déconvenue qui décida le comte de Dion, à s'adonner dès lors définitivement et exclusivement à la fabrication des véhicules automobiles.

Retraite de Trépardoux. — De Dion et Bouton
restent seuls. — Le moteur à pétrole

C'était en 1893.

Trépardoux se déclarait mécontent : « Travailler le moteur à explosions disait-il, c'est travailler contre la vapeur, c'est travailler contre nous-mêmes ». D'autre part, de Dion s'entendait mal avec lui, une rupture fut décidée.

Trépardoux entraîna dans sa retraite Mérelle, qui avait piètrement réussi, et Bouton demeura seul avec de Dion.

Désormais, les deux associés, bien d'accord, que ne trouble aucun nuage d'incompatibilité d'humeur, vont s'adonner à la grande œuvre de progrès qu'ils perpétrent, « à pas de géants ».

Justement, ils venaient de découvrir un nouveau système de transmission, par joint à la Cardan, qui allait être appelé à révolutionner l'industrie de la locomotion mécanique... Ils en firent bien d'autres !

On sait combien Trépardoux était hostile aux études poursuivies par le comte de Dion en vue de l'établissement d'un moteur à pétrole. Tandis que Gaillardet, entré comme dessinateur chez les deux associés restés seuls, prenait peu à peu une place prépondérante et se spécialisait, à la tête de l'atelier de construction des gros véhicules, dans la mise au point des machines à vapeur, Bouton abordait franchement avec de Dion l'étude du moteur à pétrole.

Au lendemain de la course Paris-Rouen, laquelle avait été un gros succès pour les tracteurs remorqueurs issus de la jeune usine qui commençait à prospérer, rue Ernest, à Puteaux, on avait établi le premier moteur actionné par l'essence à 680°.

Il développait 1/2 cheval de force, avait 50 millimètres d'alésage, 70 millimètres de course... et donnait les pires soucis à ses auteurs :

C'est en vain que l'on s'efforçait de le faire tourner à 900 tours, vitesse déjà exagérée, croyait-on. Il fonctionnait bien à... 3 000 tours, mais pas à moins.

Et cela bouleversait les notions mécaniques des meilleurs techniciens comme celles des praticiens les plus experts.

Cependant, ces novateurs réfléchissaient et raisonnaient.

Pour mettre fin aux équipées du *Météore*, ou du moins, pour mieux dire, dans le but de le munir d'un moteur plus puissant, on avait ôté de la coque le moteur primitif qui tournait à 500 tours, et celui-ci avait été affecté au service de l'atelier où il ne produisait que 180 révolutions à la minute.

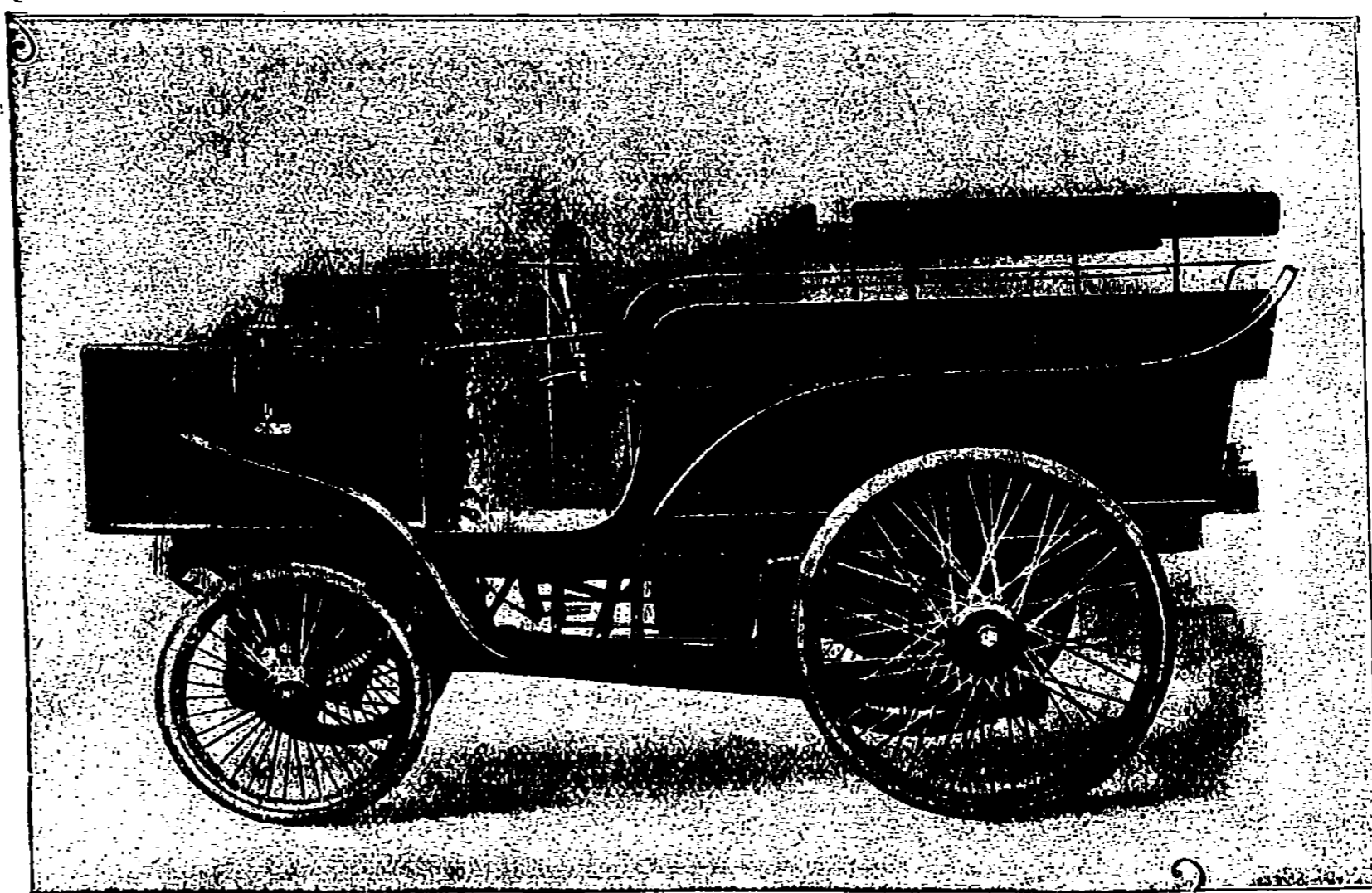
Or, Bouton avait remarqué que lorsque le moteur tournait vite, il ne



M. TRÉPARDOUX

nécessitait aucune réparation, aucun « rattrapage de jeu ». Le régime lent, par contre, ne lui convenait guère et, sans cesse, il fallait resserrer têtes de bielles et coussinets !

Bouton en conclut qu'à rapide allure les organes étaient bien lubrifiés par l'huile qui n'avait pas le temps de s'en aller, tandis qu'à vitesse réduite,



VOITURE A VAPEUR (1893)

profitant de la lenteur des mouvements, l'huile s'écoulait plus aisément et cessait d'être sans cesse interposée entre les diverses pièces métalliques en contact.

Ce fut une révélation.

Dès lors, de Dion et Bouton osèrent faire tourner rapidement leur moteur, et lorsque celui-ci fut réglé à 1 500 tours minimum, on eut, mis au point définitivement, l'engin qui devait être la première gloire de la maison...

Exécuté 40000 fois, — tous l'ont copié, — aucun ne l'a égalé,

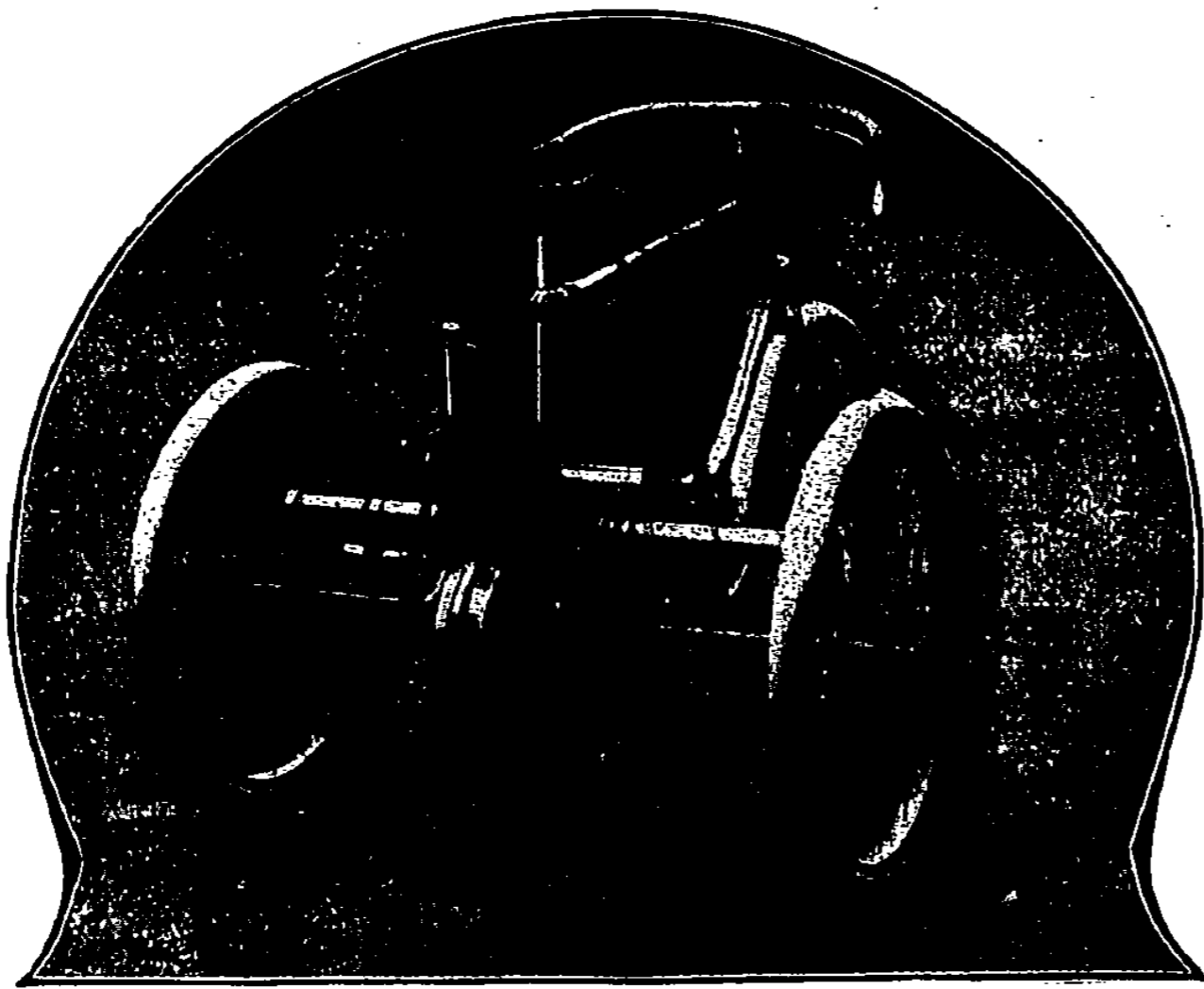
selon la devise !

La révélation du tricycle.

Le tricycle à pétrole de Dion-Bouton sortit des ateliers en 1895.

Y croyait-on beaucoup? Pas aux débuts.

Le baron de Zuylen, qui, à la suite de sa rencontre avec le comte de Dion au concours de Paris-Rouen, s'était intéressé à l'affaire, paraissait hostile au tricycle à pétrole, qu'il considérait un peu comme un jouet sans



PREMIER TRICYCLE A PÉTROLE (1895)

importance. Gaillardet lui préférait la voiture à vapeur, sans lui être cependant opposé.

De Dion, qui avait eu l'idée, Bouton, qui l'avait parachevée, seuls, étaient pleins de confiance, ainsi que l'ouvrier qui collaborait aux expériences successives.

Pendant les dix-huit mois qui suivirent son apparition, le tricycle, sans cesse amélioré cependant, fut un article de piètre rapport au point de vue commercial.

Il lui fallait — comme à l'artiste que révèle soudain un bon rôle — une occasion de frapper un grand coup.

Cette occasion se présenta à propos de la course Paris-Marseille, en 1896, par hasard.

Les constructeurs, très préoccupés de la préparation des voitures à vapeur qui devaient prendre part à cette épreuve, avaient prêté aux organisateurs deux ou trois tricycles pour permettre à ceux-ci d'aller reconnaître la route à courtes étapes :

Or, les organisateurs en question firent avec les petits engins des prouesses tellement extraordinaires, que de Dion et Bouton se dirent à la veille de l'épreuve.

« Ma foi, puisqu'ils ont si bien marché, pourquoi n'engagerions-nous pas des tricycles dans Paris-Marseille? »

Il fut ainsi fait... et bien fait, car les tricycles gagnèrent tout simplement la course¹!

A suivre...

Nous arrêterons ici, pour respecter l'ordre chronologique des événements, l'historique relatif à la maison de Dion-Bouton.

Ce ne sera toutefois qu'au point de vue de l'entrée en matière; car, sans cesse, par la suite, au cours de cette étude, le nom de l'un ou de l'autre associé ou la raison sociale nous reviendront sous la plume.

De Dion, c'est le *leitmotiv* de l'histoire de l'automobile moderne. On le retrouve partout, à propos de tout, employant son énergie, dépensant sa force, mettant à contribution son inlassable activité, donnant enfin l'élan indispensable à l'essor formidable que va prendre l'industrie nouvelle dont il fut le merveilleux et remarquable vulgarisateur.

D'autre part, peut-on oublier et ne pas associer dans la pensée, comme elles le sont dans la vie de progrès, la menue silhouette de Bouton à la puissante stature de de Dion?

Bouton, resté simple, modeste, en dépit de la situation considérable qu'il occupe aujourd'hui avec son associé dans le monde automobile, est une des physionomies les plus sympathiques de ce milieu, où le bluff, hélas! parfois, supplée à l'insignifiance.

1. A vrai dire, les tricycles avaient déjà prouvé leurs qualités dans une épreuve précédente ouverte à des motocyclistes amateurs : Bordeaux-Agen-Bordeaux, disputée le 24 mai 1896.

Ce fut la première victoire remportée avec des engins à pétrole par la maison de Dion-Bouton. M. Gaillardet montait le tricycle qui triompha. C'était le second que l'on construisait. Il fut par la suite offert à M. le baron de Zuylen, qui faillit même se tuer avec, en se jetant dans un équipage au bois de Boulogne.

Douze tricycles furent construits sur ce modèle : ils eurent, entre autres propriétaires, MM. de Knyff, Charron, Girardot, Pierre Giffard et Henri de Rothschild, auquel on donna un tricycle argenté.

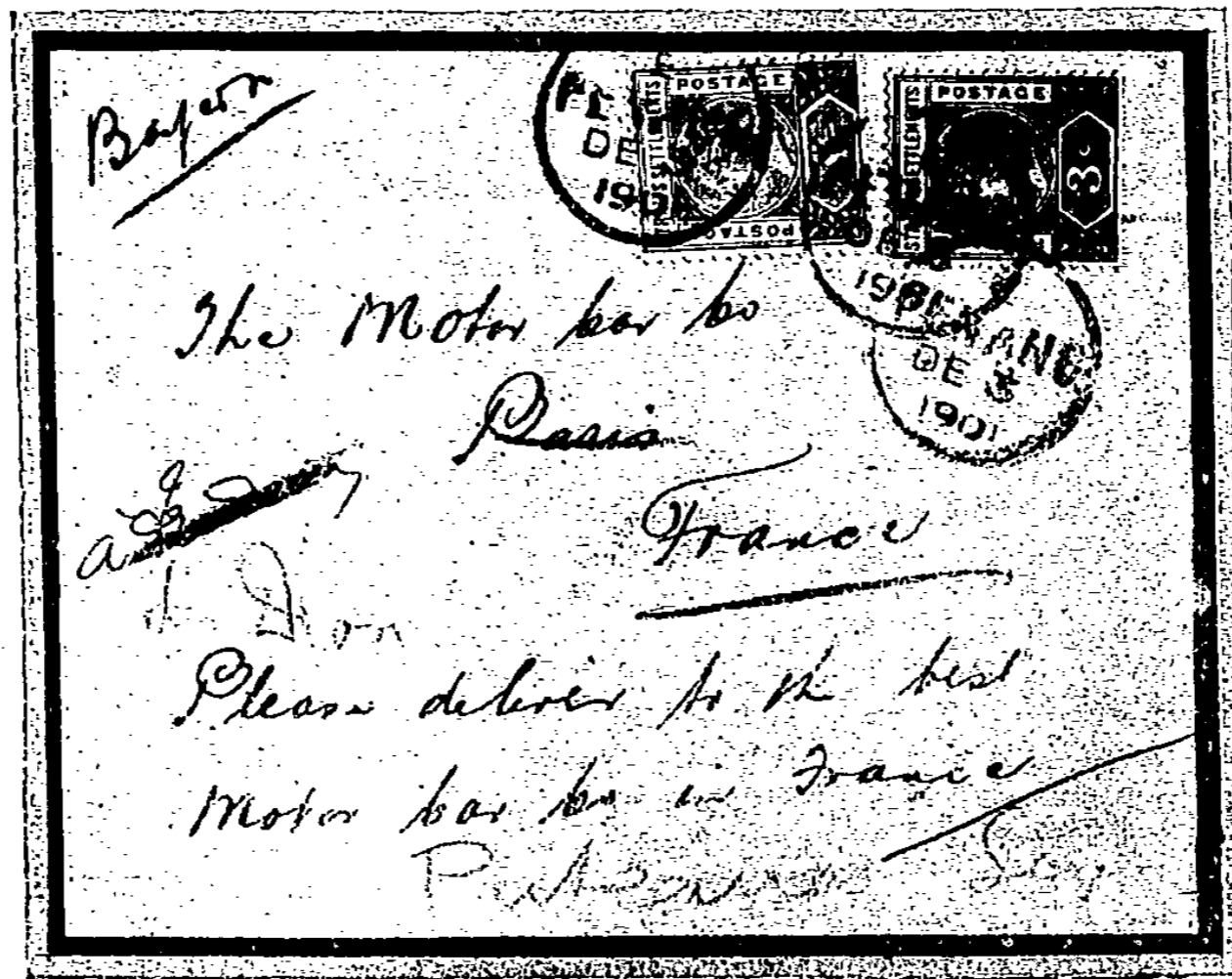
L'un sans l'autre, cela ne se conçoit point :

De Dion, source impétueuse d'où jaillissent sans cesse idées, projets, programmes!

Bouton, canalisation ingénieuse, solide, bien conçue, groupeuse de formes épandues.

... Tandis que la raison sociale est, si l'on veut, comme l'onde, la force majestueuse et expansive, formidable, à laquelle nul adversaire ne saurait résister :

Et, confirmation symptomatique de ce que nous disons, tandis qu'une lettre demeurée célèbre, adressée en 1900 par un futur client anglais, avec, pour toute indication : *Please deliver to the best motor Car Co in France*¹, arrivait directement aux usines de Puteaux, à l'issue de l'Exposition universelle ouverte avec le siècle, le baron de Zuylen, parlant au nom de l'automobilisme, adressait au comte de Dion, devenu par la mort de son père le marquis de Dion la belle lettre qu'on va lire :



L'ENVELOPPE HISTORIQUE

Monsieur le Marquis,

Au lendemain de l'Exposition de 1900, alors que le succès de la locomotion automobile s'affirmait définitivement, autant par la valeur et la variété des voitures exposées que par l'intérêt des concours et des courses de cette même année, les amis si nombreux que vous comptez dans le monde qui vit de l'industrie automobile ou qui pratique l'automobilisme, pensant qu'il vous revenait une très large part de ce triomphe, ont résolu de vous en témoigner leur reconnaissance.

1. Prière de remettre au meilleur constructeur français.

Ils se sont souvenus que vous fûtes, dès l'année 1883, l'un des plus ardents pionniers de l'idée désormais victorieuse, et que votre volonté indomptable, secondée par votre infatigable activité et par un travail opiniâtre, l'avait conduite au succès après avoir combattu l'indifférence et l'incrédulité générales.

Vous avez été, en effet, l'un des fondateurs les plus actifs de l'Automobile-Club de France, dont, le premier, vous avez conçu la création.

La Chambre syndicale de l'automobile vous doit également son existence, si utile à la défense des intérêts de nos fabricants, et, toujours à la tête du mouvement progressiste et des nobles audaces, vous fûtes aussi le créateur de l'Aéro-Club, qui sera un jour pour l'aérostation ce qu'est l'A. C. F. pour l'automobilisme.

Maintenant encore, malgré les soucis et les énormes travaux que vous donne dans vos usines la direction de vos deux mille ouvriers, votre dévouement le plus complet n'est-il pas acquis à la défense de ces œuvres que vous avez créées ?

En récompense de tels services, récompense qui pour ne pas être officielle n'en est pas moins vraiment et complètement méritée, et afin de laisser aux générations qui suivront un témoignage matériel de vos luttes et de vos victoires, vos amis, qui sont vos admirateurs, ont décidé, il y a un an, de vous offrir une œuvre d'art qui les symbolisât.

Cette œuvre est aujourd'hui terminée.

Ils vous demandent de vouloir bien l'accepter en même temps que ce livre d'or où l'inscription de leurs noms vous

montrera que la cause de l'automobilisme a dans toutes les classes sociales de fervents serviteurs, et que vous y comptez, Monsieur le marquis, des sympathies et des dévouements toujours prêts à se manifester.

Le président du comité,
Baron de ZUYLEN DE NYEVELT.

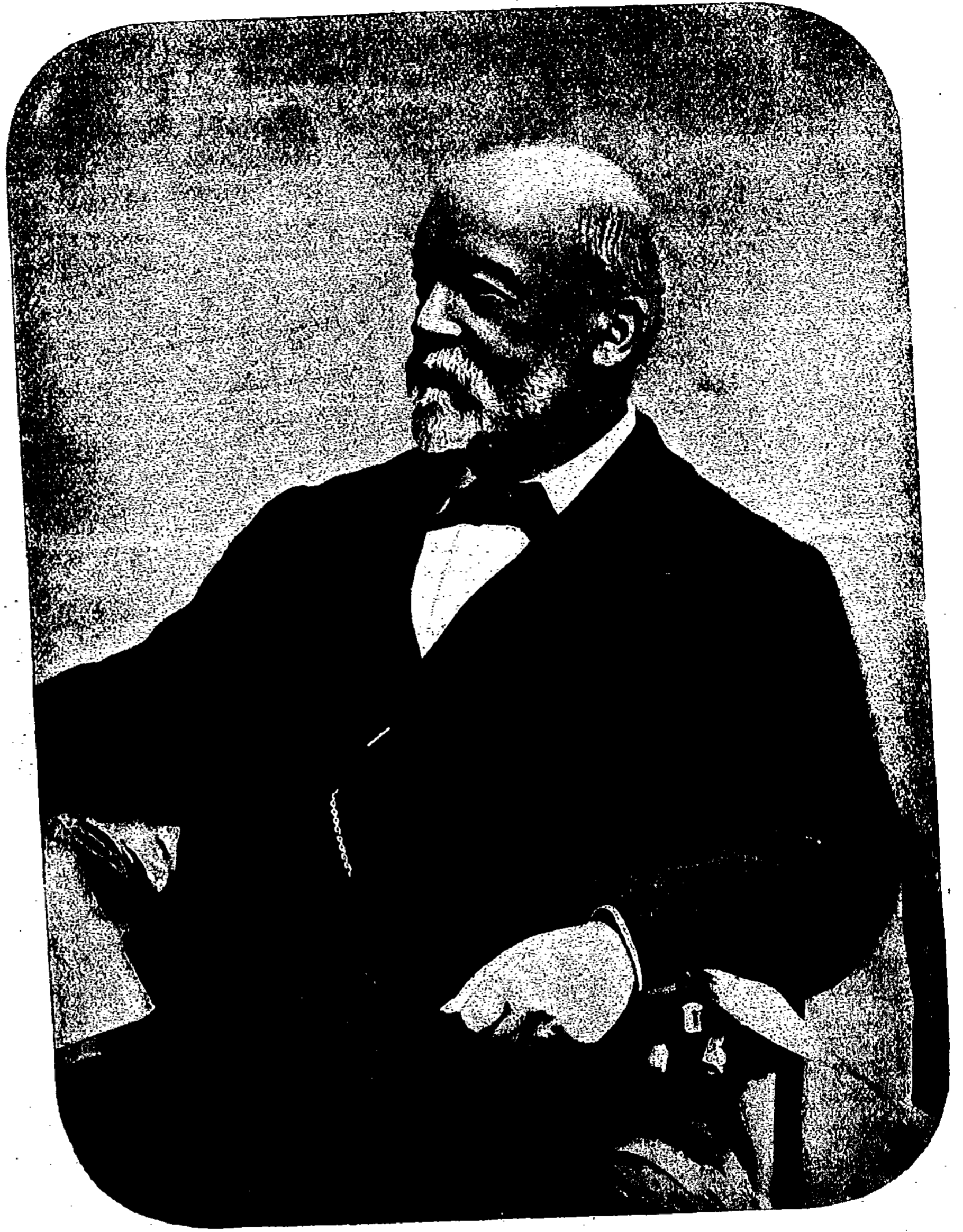
Jamais hommage plus digne ne fut mieux mérité!



L'OBJET D'ART OFFERT AU MARQUIS DE DION

HISTOIRE DE L'AUTOMOBILE

G. DAIMLER



G. Daimler

CHAPITRE IX

Les Constructeurs de la première heure

Jeunesse de Gottlieb Daimler. — Otto et Langen. — Les premiers brevets Daimler. — M. Sarazin. — La maison Panhard et Levassor. — Mme Sarazin et Levassor. — Mort de Sarazin. — L'initiative d'une veuve. — A l'Exposition universelle de 1889. — Mariage de Mme veuve Sarazin et de M. Émile Levassor. — L'orientation. — Daimler en Allemagne. — Panhard et Levassor en France. — La première voiture automobile. — L'essor. — Fin du moteur Daimler. — La Société anonyme des anciens établissements Panhard-Levassor. — Les grands disparus.

Jeunesse de Gottlieb Daimler — Otto et Langen

Le 17 mars 1834, l'employé au bureau des naissances de la mairie de la petite ville de Schondorf en Wurtemberg écrivit sur son registre un nom qui devait passer à la postérité : Gottlieb Daimler.

Dès l'adolescence, le jeune homme se prépara aux luttes de la vie par de consciencieuses études pratiques et d'instructifs séjours à l'étranger.

C'est ainsi qu'après avoir passé trois années, de 1853 à 1856, dans la manufacture d'armes de Grafenstaden (Alsace), il vint suivre, en 1857, et jusqu'en 1859, les cours de l'École polytechnique de Stuttgart.

Après un nouveau séjour, en 1860, dans les ateliers de Grafenstaden, le voilà qui part pour l'Angleterre, où il reste deux ans à étudier dans une prospère usine de Manchester la fabrication des locomotives.

Toutefois, en dépit de l'avenir qui s'ouvrait à cette époque à l'industrie de la locomotion mécanique sur rails, et, par suite, à ses artisans, l'esprit inventif de l'ingénieur s'orienta dans une autre direction, à la suite de sa rencontre, en 1863, — une fois de retour en Allemagne, — avec un certain M. Otto.

Ce M. Otto s'était adonné au commerce jusqu'au jour où, ayant connu vers 1861 la fameuse invention de Lenoir, cependant peu ébruitée, une irrésistible vocation l'avait poussé vers la fabrication des moteurs actionnés par le gaz.

La construction de la première machine d'Otto avait été confiée à un mécanicien de Cologne, en 1863.

Les résultats succédant à cette expérience de début furent si peu concluants, que M. Otto se serait évidemment découragé et aurait renoncé à poursuivre ses essais, s'il n'avait rencontré un riche industriel, M. Langen.

Grâce à ce dernier, une seconde machine à gaz, fut construite, en 1864, par Otto, que M. Langen soutenait donc pécuniairement et moralement.

L'engin fonctionna bien :

Il fut, au cours des années suivantes, encore perfectionné; puis, à l'Exposition universelle de Paris, en 1867, la machine à gaz Otto et Langen, ayant été considérée comme une invention des plus intéressantes, obtint d'éloquieuses récompenses en conséquence. L'affaire était désormais lancée.

Les ateliers de construction, provisoirement aménagés dans un des bâtiments de la raffinerie de M. Langen, devinrent insuffisants, et, en 1879, se créait l'usine fameuse de Deutz.

Bien que MM. Otto et Langen ne soient qu'indirectement rattachés à l'histoire de l'automobile, la digression qui précède apparaît nécessaire, car, quelques années après la fondation de cette usine de Deutz nous trouvons à la tête des ateliers de fabrication, dès 1872..., Gottlieb Daimler.

Les premiers brevets Daimler

Gottlieb Daimler était un chercheur: ses qualités imaginatives se complétaient d'un caractère pondéré, pratique, de bon Wurtembergeois. La « folle du logis » comportait un « régulateur », de telle sorte que la nature avait, en somme, conçu dans l'espèce, un cerveau d'équilibre parfait. Qu'allait-il en sortir?

La première invention de Gottlieb Daimler dont nous ayons trace en France est un brevet pris par lui, le 23 septembre 1882, date à laquelle, tout en restant intéressé dans l'affaire Otto et Langen, il fait élever un atelier à Cannstadt pour construire ses propres machines. Ce brevet était relatif à un perfectionnement dans les embrayages à friction.

Rien jusqu'ici ne peut donc nous permettre de prévoir quelle sera la

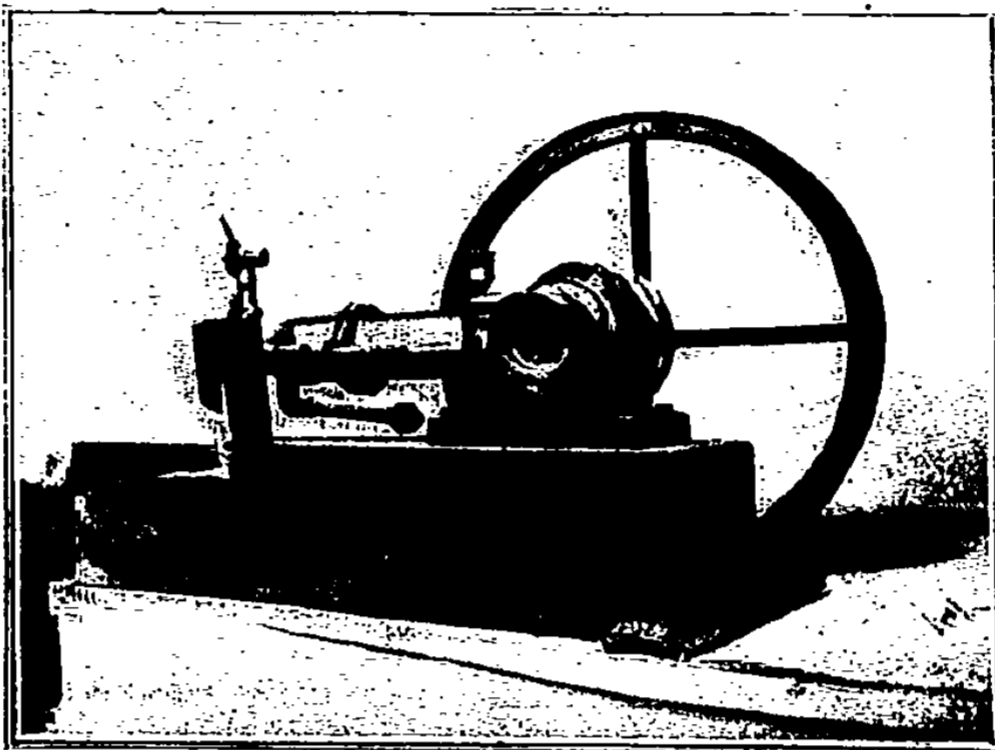
nature des travaux subséquents du premier contremaître de MM. Otto et Langen.

Mais voici que, deux ans après, l'orientation d'esprit de l'inventeur se précise. Il ne s'agit désormais, il ne s'agira plus dans l'avenir, que des « moteurs tonnants ».

La justification ? La voici.

PREMIER BREVET. — 16 janvier 1884. « Perfectionnements dans les moteurs à gaz et à l'huile. »

Cette désignation, aux prétentions modestes, au libellé vague, n'est encore qu'un prologue, un acheminement vers l'heure où le nom de Daimler s'unira indissolublement, dans l'histoire industrielle, au



LE PREMIER MOTEUR DAIMLER

terme : moteur à pétrole. En effet cette heure sonne le 15 avril 1885.

Le 15 avril 1885, sous le numéro 168 279, Gottlieb Daimler faisait breveter en France son premier moteur à gaz et à pétrole.

La même année il s'efforçait, sans grand succès d'ailleurs, de l'appliquer à un vélocipède à deux roues qui constitue vraisemblablement la première des bicyclettes automobiles connues.

Toutefois, Daimler, en tentant cette première expérience relative à l'utilisation de son moteur dans le problème de la locomotion mécanique, entrevoyait tout le parti qu'on en pouvait tirer.

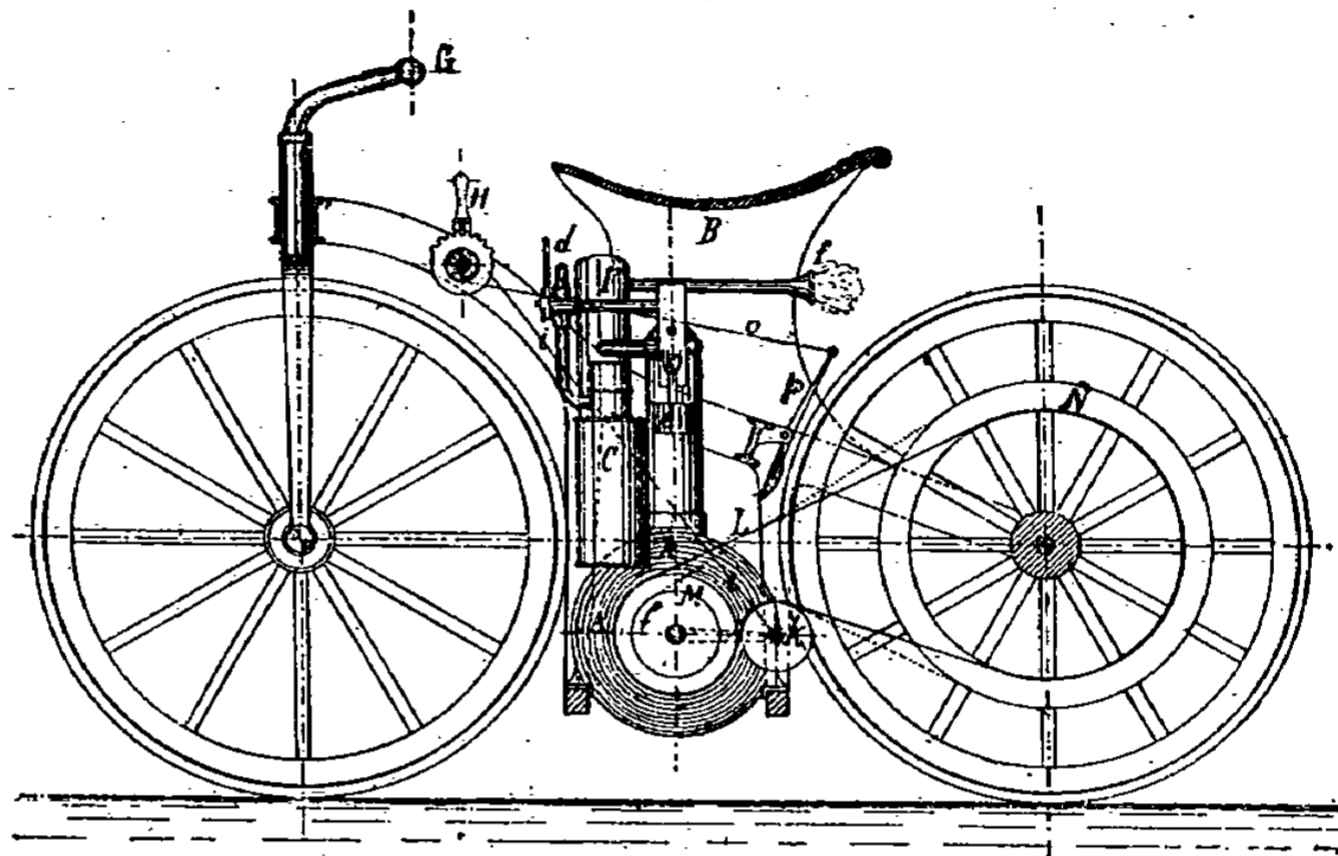


LA BICYCLETTE DAIMLER

Lorsqu'il avait conçu le projet d'un moteur alimenté par l'essence de

pétrole, il s'était ouvert à MM. Otto et Langen de son désir de faire breveter cette invention à l'étranger.

Et MM. Otto et Langen conseillèrent alors à Daimler de se mettre en



LA BICYCLETTE DAIMLER

rapports, pour ce qui concernait la France, avec leur représentant à Paris, M. Sarazin. Daimler se conforma à l'avis donné.

C'est ainsi qu'entrèrent en relations deux personnalités : Daimler et Sarazin, dont les noms auraient été intimement liés dans l'avenir, si la mort n'était venue prématurément ravir l'un d'eux à l'affection des siens.

M. Sarazin

M. Sarazin, sans avoir par des études techniques approfondies, acquis la compétence d'un Daimler, était cependant très suffisamment familiarisé avec la mécanique pour se rendre compte de tout l'intérêt que présentaient les inventions de l'ingénieur allemand. M. Sarazin avait commencé sa carrière commerciale en travaillant dans les bureaux de la célèbre usine Cockerill, le Creusot belge, puis était venu à Paris avec la représentation de plusieurs usines métallurgiques de Liège. Fils d'un capitaine d'artillerie belge, Sarazin avait été orphelin de très bonne heure et, livré à lui-même, obligé de se faire une situation.

Mêlé à une affaire délicate¹ dans laquelle étaient engagés les intérêts de

1. Le procès intenté par la maison Rouart frères et C^{ie}, au sujet des brevets du moteur à gaz.

MM. Otto et Langen, il la débrouilla de telle sorte que les constructeurs de Deutz lui confièrent à Paris leur représentation, qui devait avoir, entre autres conséquences, l'entrée en rapports de Daimler et de Sarazin.

Ce dernier donc, sollicité par l'ingénieur allemand, ne craignit pas de faire une première fois le voyage de Paris à Cannstadt — voyage qu'il répéta fréquemment dans la suite — au moment où Gottlieb Daimler, de plus en plus décidé à s'adonner complètement à la fabrication de ses moteurs, venait de quitter définitivement Deutz et de rompre ses engagements avec MM. Otto et Langen. Ceci se passait en 1886.

Le premier soin de M. Sarazin fut alors de s'employer à garantir en France les inventions du novateur allemand, en prenant pour son compte deux brevets successifs.

Ce sont les quatrième et cinquième brevets Daimler, tels qu'ils nous sont aujourd'hui révélés par cette admirable institution protectrice des inventeurs qui fait l'honneur de notre pays.

Le quatrième brevet, en date du 26 octobre 1886, est relatif aux bateaux à pétrole; on y trouve la description sommaire du moteur à un seul cylindre dont Daimler abandonna plus tard la fabrication.

Mais avec le cinquième brevet, enregistré le 27 décembre 1886, nous sommes en présence de l'automobile proprement dite, aussi bien dans son principe que dans ses diverses applications éventuelles :

Il s'agit en effet de :

Véhicules à roues mus par un moteur à gaz ou à pétrole : Omnibus sur rails, moteur à un cylindre, placé au milieu du véhicule.

Voilà donc la voiture automobile Daimler ayant en bonne et due forme acquis ses droits de cité en France.

Il convenait toutefois de passer des théories à la pratique : de réaliser les projets ; en un mot de faire fabriquer un moteur.

A quel constructeur allait-on s'adresser¹ ?



M. SARAZIN

1. M. Gaston Sencier raconte dans *la Locomotion automobile* (1899) : « J'étais, il y a quelques années, ingénieur de la maison Rouart frères et C^{ie} qui fabriquait

La maison Panhard et Levassor

Depuis de longues années existait et prospérait au numéro 19 de l'avenue d'Ivry, à Paris, non loin des fortifications, une maison fort honorable

qui fabriquait spécialement des scies à ruban, des machines à couper le bois et aussi quelques rares moteurs à gaz, très occasionnellement.

Fondée en 1855 par un M. Perin, cette maison avait appartenu dès 1867 à MM. Perin-Panhard qui, en 1872, constituèrent une société, sous la firme Perin-Panhard et C^{ie}.

En 1875, pour la première fois, ces messieurs construisaient un moteur à gaz.

Or, en 1886, la raison sociale se modifiait encore et la maison s'appelait « Panhard et Levassor ». M. Sarazin entretenait à cette époque d'excellentes relations d'affaires et même d'amitié

avec l'un des associés, M. Levassor, qu'il tenait en haute estime. Les deux hommes se connaissaient d'ailleurs, de longue date. Leurs relations



M. E. LEVASSOR

alors et depuis longtemps, en même temps que des machines de toute espèce et du matériel de marine et de guerre, des moteurs à gaz du système de Lenoir.

« Il y eut à ce moment un procès considérable entre la maison Rouart et divers constructeurs, dont la Société des moteurs Otto, au sujet de la question des brevets du moteur à gaz. Ce procès fut plaidé devant toutes les juridictions et gagné par la maison Rouart.

« A peu près à la même époque, on vint proposer à la maison Rouart — directement ou indirectement, je n'en ai plus souvenir — les brevets Daimler.

« Daimler n'inventait rien comme principe et se bornait à faire tourner son moteur beaucoup plus vite que ne tournaient ceux de ses prédécesseurs, et ses procédés de construction semblaient bien précaires. On refusa absolument de s'occuper de cette affaire, qui ne semblait pas offrir le moindre intérêt pour des constructeurs sérieux...

« Je me promenais alors un soir sur le boulevard Montmartre avec M. Kraft le très savant ingénieur en chef de la Société Cockerill. M. Kraft est un fort aimable homme. Il allait retrouver un de ses amis dans une des brasseries du boulevard. Il me pria de l'accompagner et me présenta à l'ami en question qui attendait mélancoliquement devant un bock et n'était autre que Levassor.

« La présentation faite, nous fûmes vite amis.

« Nous étions tous deux de l'École centrale et nous étions ingénieurs de maisons presque concurrentes. C'était un double trait d'union. Au bout d'une demi-heure, Levassor en était aux confidences. Il me racontait ses déboires, se plaignait de n'avoir aucun avenir et d'avoir gâché sa vie. Il m'en dit bien d'autres.

« Quelques jours plus tard, on apprenait que la maison Panhard se mettait à construire ces moteurs Daimler dont personne n'avait voulu. On en fit des gorges chaudes. »

remontaient à l'époque où l'un et l'autre appartenait au personnel de la maison Cockerill.

Levassor était alors très jeune : il n'avait pas vingt et un ans lorsque, au sortir de l'École centrale, il obtenait son diplôme d'ingénieur.

Cette extrême jeunesse faillit lui jouer un mauvais tour, qu'il évita avec esprit et adresse.

Un gros industriel, soucieux d'apporter d'importantes modifications à son usine, avait demandé qu'on lui envoyât un ingénieur : Émile Levassor fut désigné. A son arrivée, on lui fit un excellent accueil ; l'hospitalité la plus cordiale lui fut offerte. Mais, dès le lendemain, le gros industriel disait au jeune ingénieur :

— On m'a sans doute mal compris ; je voulais un homme expérimenté, capable de modifier complètement l'agencement de mon usine ; expliquez-le donc à vos directeurs lorsque vous serez rentré.

Levassor demanda l'heure du train ; il partait à onze heures.

— En attendant dit-il, puis-je visiter l'usine ?

— Mais parfaitement, répliqua le gros industriel, qui l'accompagna dans les ateliers.

Et, chemin faisant, Levassor exposa ses idées, signala les améliorations qu'il prévoyait, conçut une installation sur de nouvelles bases, etc., de telle sorte que l'industriel, à la fois émerveillé de la perspicacité du jeune homme et confus d'avoir douté de sa compétence, ne voulut point le laisser partir et lui confia l'exécution complète des importants travaux qu'il projetait !

Mais revenons à M. Sarazin :

Le représentant officieux de Gottlieb Daimler, — officieux, en effet, car aucun contrat n'avait encore été passé entre eux, — connaissant par expérience les scrupuleux procédés de travail en honneur chez M. Panhard-Levassor, n'hésita pas à confier à ces derniers la fabrication du moteur Daimler dont les brevets venaient d'être pris.

Les soins à apporter à cette construction et les fréquentes entrevues de Sarazin avec Levassor, nécessitées par l'étude de l'engin nouveau, resserrèrent encore les liens d'affection qui unissaient les deux hommes.

L'un ne jurait plus que par l'autre.

Pour n'en citer qu'un exemple, il arrivait bien souvent que M. Sarazin n'hésitait pas à compléter sa correspondance d'affaires avec M. Levassor, par des détails concernant sa vie privée, son intimité.

Ils étaient l'un et l'autre au courant de leur vie intime, et les nombreuses lettres qu'ils échangeaient au cours de ces années d'études et d'expériences contiennent autant, sinon plus, de menus faits d'ordre privé, que de renseignements relatifs aux affaires.

Mme Sarazin et Levassor. — Mort de M. Sarazin

Il est assez piquant de constater, qu'en dépit de cette grande intimité, Mme Sarazin ne connaissait pas — pour ainsi dire — M. Levassor.



MADAME SARAZIN

Cependant Mme Sarazin n'était pas une femme désintéressée des affaires et des relations de son mari.

D'une haute intelligence et vivant en parfaite communion d'idées avec lui, au courant de toutes ses opérations commerciales, Mme Sarazin entendait sans cesse parler de Daimler, du moteur, de M. Levassor.

Elle aurait voulu connaître ce dernier, dont il était si souvent question et que l'on voyait si peu. La présentation faillit avoir lieu un certain soir que Levassor étant venu fort tard voir Sarazin, accepta de rester pour dîner « à la fortune du pot ».

Mme Sarazin s'appêtait donc à le recevoir, lorsque, au dernier moment, Levassor, qui n'était évidemment pas exempt d'une certaine sauvagerie naturelle, s'éclipsa comme un collègue intimidé.

La connaissance se fit pourtant, soudainement, très imprévue et dans de tristes circonstances.

En novembre 1887, M. Sarazin, malade de la maladie qui devait le ravir prématurément à l'affection des siens, gardait la chambre et demeurait dans l'obscurité.

M. Levassor vint le voir et se présenta alors à Mme Sarazin, qui, après

l'échange de quelques brèves paroles, le fit monter, et, pour le guider dans le noir, lui prit la main, l'amenant ainsi à tâtons jusqu'au chevet du moribond.

Un mois après, le 24 décembre, M. Sarazin s'éteignait¹ doucement, à l'âge de quarante-sept ans, dans les bras de sa chère femme, à laquelle il murmurait en mourant :

— Je te recommande tout particulièrement, dans ton intérêt et dans celui de nos enfants, l'affaire que j'ai engagée avec Gottlieb Daimler. Elle est considérable et d'un avenir qu'on ne peut imaginer!

Paroles prophétiques, en vérité.

L'initiative d'une veuve

Hélas! que pouvait, en semblable occurrence, une jeune veuve, mère de famille?

Mais Mme veuve Sarrazin n'était pas une femme comme les autres.

Fort énergique et heureusement familiarisée depuis longtemps avec les affaires, elle ne voulut point laisser Daimler dans l'embarras.

Dès la mort de son mari, elle écrivait à l'inventeur allemand :

Vous aurez désormais à prendre un nouveau représentant, mais comme je suis au courant de ce qui s'est passé jusqu'à présent, consultez-moi, je reste à votre disposition tant que vous n'aurez pas remplacé mon mari.

A cela, Daimler répondit qu'il ne possédait aucunes relations en France et qu'il serait très désireux de continuer avec Mme Sarazin les affaires entreprises avec son défunt époux, si toutefois elle lui faisait le plaisir d'y consentir.

On trouve, en effet, dans la correspondance échangée à cette époque entre l'inventeur allemand et la veuve de M. Sarazin, l'intéressante lettre suivante² :

1. M. Sarazin laissait en mourant trois enfants, MM. Henri et René Sarrazin et une fille qui mourut peu après.

2. Les papiers de la Compagnie française dont parle Daimler ne sont autres que les actions de la Société française des moteurs à gaz Otto, société fondée par M. Sarazin à Paris, lequel avait reçu en rémunération de ses services, à cette occasion, un certain nombre de titres. Mme veuve Sarazin ayant évidemment communiqué à Daimler ses craintes de voir le moteur Otto concurrencé par le moteur Daimler, l'auteur de ce dernier engin la rassura en indiquant, dans un style pittoresque, quel était l'avenir de chacun de ces appareils : le moteur Daimler pour les choses... mobiles, transports; le moteur Otto — pour rester... stationnaire.

Cannstatt le 4 Janvier 1888

Chère Madame Sarazin ;

L'année passée n'a pas bien fini pour nous, votre nouvelle que votre cher mari, notre bon voisin Sarazin n'est plus m'a tout à fait étonné; je ne puis pas vous dire, combien que j'ai le déploré, il me faut toujours penser à lui et regretter, que je n'ai pas fait plutôt la visite promise à Paris, pour que nous nous eussions pu encore une fois nous voir dans cette ville et nous serrer les mains. Maintenant tout est trop tard et je puis seulement à vous dire encore l'expression de mes sentiments et de mon regret. Je me fais des reproches, que peut-être je lui ai fait des inquiétudes dans ses derniers jours par mes affaires, mais je n'avais pas une idée de sa maladie, seulement je trouvais son écriture un peu changée; j'aurais bien plus voulu vous voir dans votre prochain me dire quelque chose de sa maladie et de ses derniers jours.

À ce qui concerne nos affaires, je ne suis pas empressé de chercher un autre représentant à Paris et j'ai entendu volontiers que vous êtes vous-même au courant de mes affaires, et voulez m'être utile, ce que j'accepterais de bon cœur. De même je conçois bien que vous tenez quelque chose de mon moteur, comme Mr Sarazin et je conçois bien que vous n'aimez pas voir les fruits du soin de votre

cha man tomber dans les mains d'autres entrepreneurs.
 Je vous prie par ces lignes, que dans ces choses je parle
 agit dans le sens de votre mari, pour que vous agiez encore
 un intérêt, mais seulement si ne peut pas encore dire de
 quel manière, peut être que vous pouvez proposer, aussi
 si ne fais rien ans le temps prochain sans votre conseil.
 Quant aux affaires de la Compagnie française des Automobiles
 à gaz je ne crois pas, qu'ils perdront si rapidement par
 mon moteur, parce que chacun aura son champ, le mieux pour
 mobiles transportés l'autre pour stationnaire.

Je crois que dans le mois de Janvier, ^{assemblée} nous aurons à proposer
 l'annuaire français de 1884, N° 159759; Publications-Motors
 Je ne pense pas encore vous prochainement à Paris,
 parce que je suis encore trop occupé avec mes constructions
 à expérimenter et j'aimerais y apporter les dessins définitifs
 pour la construction là. Est-ce que votre adresse sera la
 même comme autrefois?

Agitez, chère Madame, l'assurance de ma
 sincère, que Dieu vous donne sa consolation dans
 votre douleur, et à votre famille.

Votre

G. Daimler

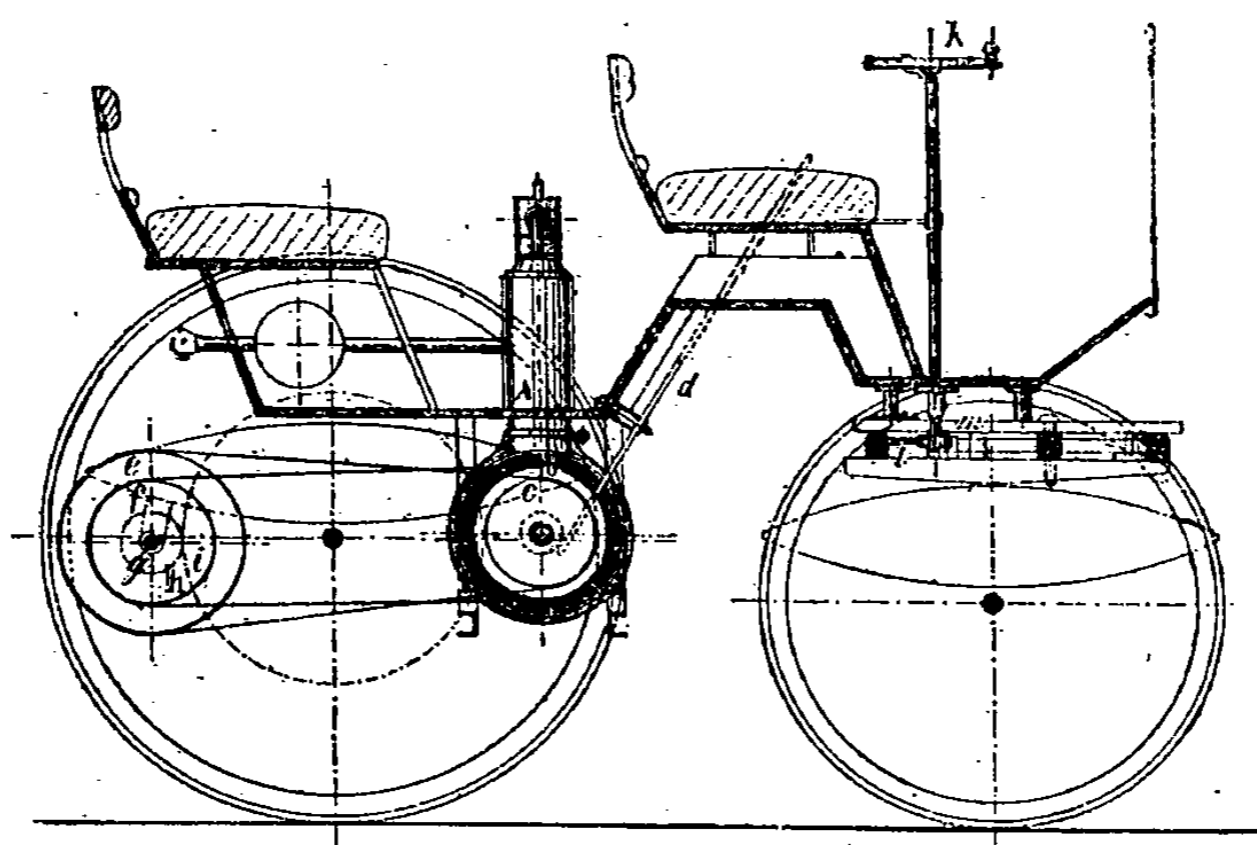
Mme veuve Sarazin n'eut guère le temps de réfléchir, car une décision rapide s'imposait.

Effectivement, quinze jours environ après la mort de son mari, M. Levassor — qui dans la maison Panhard-Levassor s'occupait spécialement de la construction mécanique — avait écrit à Mme Sarazin pour lui

demander « ce qu'il fallait faire du moteur Daimler, dont la construction avait été ordonnée par feu M. Sarazin?... »

Le concours d'un technicien était indispensable à Mme Sarazin pour qu'elle puisse s'occuper de l'affaire.

Elle songea tout d'abord à s'adjoindre un des ingénieurs de la Société des moteurs Otto, que son mari avait récemment constituée à Paris, M. Aulard; mais celui-ci ne crut pas devoir accepter les offres de Mme Sarazin.



LA PREMIÈRE VOITURE DAIMLER

La pauvre jeune femme traversa une période critique, au cours de laquelle elle fit le voyage de Cannstadt.

L'œuvre déjà accomplie par Daimler, à cette époque, lui apparut alors considérable, pleine de promesses, grande d'avenir.

La première voiture automobile actionnée par un moteur de 1 cheval et demi fonctionnait.

Le tramway à pétrole Daimler, présenté à l'Exposition internationale de Brême, en 1888, était un succès.

Mme Sarazin reprit courage et sa confiance dans l'affaire s'accrut.

Il fallait qu'elle s'assurât absolument la concession Daimler.

L'inventeur eut quelques hésitations.

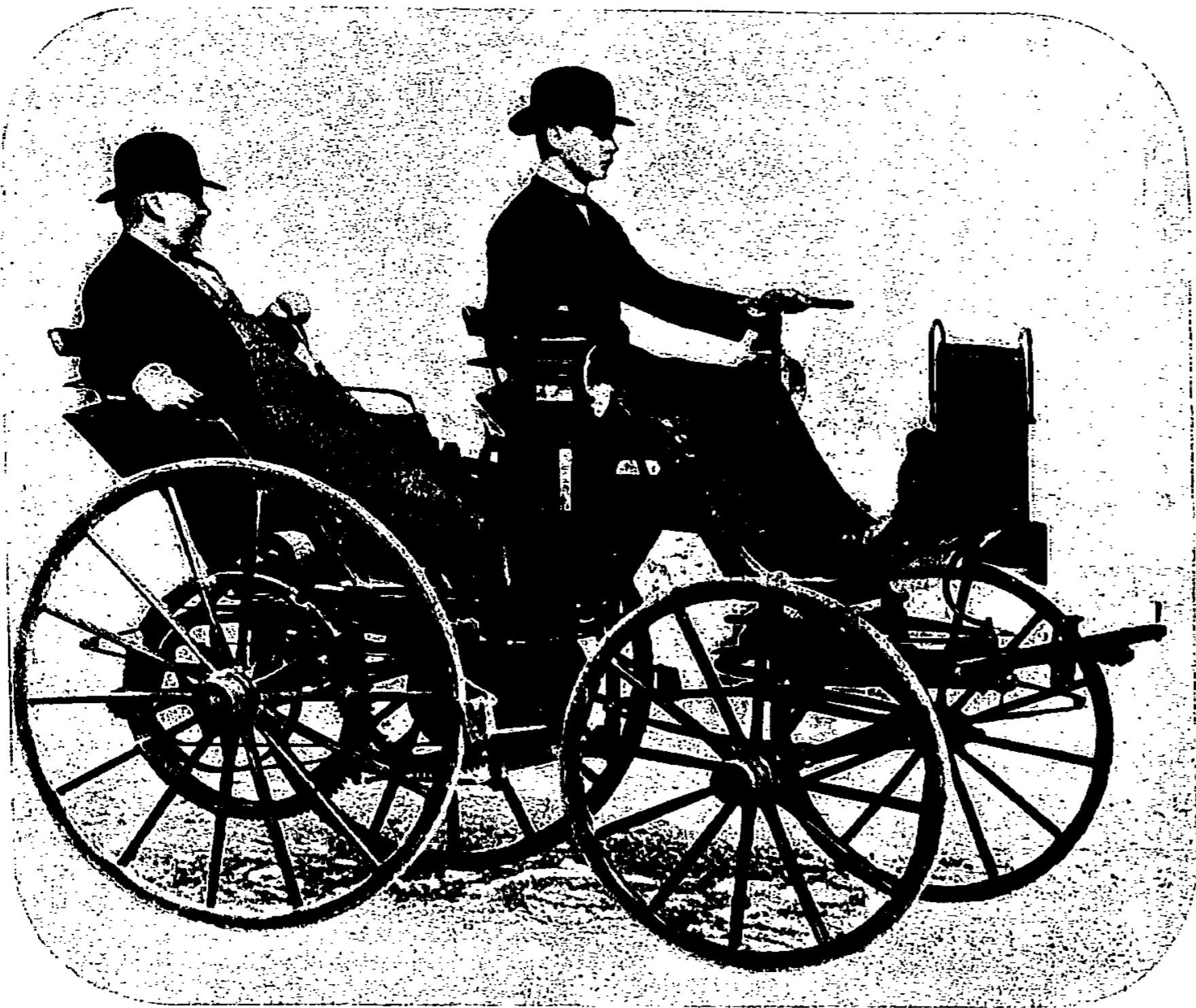
Mme veuve Sarazin n'oubliera jamais, croyons-nous, l'heure décisive passée dans le petit bureau auquel on accédait par une sorte d'échelle, en tête-à-tête avec Gottlieb Daimler.

Elle exposa ses idées, ses projets...

Daimler demeurait silencieux, absorbé, les yeux baissés...

— Pourquoi ne répondez-vous rien, dit-elle, vous m'entendez bien, n'est-ce pas?

— Oui, répondit enfin Daimler; mais je réfléchis.
Daimler se rendit néanmoins aux arguments de son interlocutrice.
Elle rentra à Paris, avec des engagements formels et... un moteur qu'on



LA PREMIÈRE VOITURE DAIMLER

eut toutes les peines du monde à faire franchir les barrières de la douane, et pour l'introduction en France duquel il fallut l'intervention d'un ministre!!!

A l'Exposition universelle de 1889. — Mariage de
Mme veuve Sarazin et de M. Émile Levassor

Avant de se rendre en Allemagne, Mme veuve Sarazin avait eu quelques entretiens avec M. Levassor.

Elle s'était trouvée en présence d'un homme froid, raide, mais dont la

droiture et la haute intelligence l'avaient cependant favorablement impressionnée.

Certes, Levassor ne s'était pas encore ouvert à elle de ses intentions.

Toutefois l'instinct féminin conseillait à Mme Sarazin de croire et d'espérer en cet homme. Elle fut bien inspirée.

L'Exposition universelle de 1889 s'organisait, et, sans qu'il y ait eu au préalable le moindre contrat formel passé entre eux, Mme veuve Sarazin, Daimler et Levassor s'occupèrent activement, à cette occasion, du moteur à pétrole et de ses diverses applications à l'Exposition.

Avec le concours d'un habile ingénieur dont il s'était assuré la collaboration, M. Maybach, qui fut une grande figure aussi dans l'histoire des promoteurs de l'industrie automobile, Daimler avait construit un certain quadricycle qui, envoyé à Paris, n'attira guère l'attention des visiteurs de l'Exposition, mais contribua à séduire par ses qualités M. Levassor, et aussi à faire de ce dernier le déferent admirateur de Mme veuve Sarazin.

Daimler exposait en outre deux canots à pétrole, *Violette* et *Passe-Parlout*, et enfin un tramway.

Il arrivait souvent que, pendant les beaux jours, la flottille descendait la Seine; Mme Sarazin et M. Levassor à bord du *Violette*, Daimler et Maybach menant le *Passe-parlout*, tandis qu'Adolf Daimler, fils de Gottlieb, dirigeait péniblement le long des berges le fameux quadricycle, où prenait place parfois M. Panhard.

On allait ainsi jusqu'à Saint-Cloud, Suresnes... rêvant au fil de l'eau, devisant d'un avenir qui ne se dessinait encore que d'imprécise façon.

En effet, écrira plus tard à cette occasion Pierre Giffard dans *la Fin du cheval*, lorsqu'il rappelle l'Exposition de 1889 :

Nul ne fait attention à la première voiture à pétrole de Benz ni au premier moteur Daimler, aussi à pétrole, qui actionne le long de la Seine un tramway miniature. Et pourtant c'est là, dans ce coin perdu de l'immense bazar cosmopolite, que se trouve le germe de la révolution d'aujourd'hui.

Ce petit tramway ne servait qu'à véhiculer les gens fatigués; égarés dans ce coin de l'Exposition des pétroles où les visiteurs étaient rares. Le plus souvent il ne marchait pas et les dîneurs économiques le transformaient en table de restaurant.

Quantum mulatus ab illo!

Daimler, tout en prenant plaisir aux promenades à Saint-Cloud, ne négligeait pas ses affaires, et, le 18 juin 1889, il faisait encore breveter une invention, cette fois décisive, et appelée, sans subir de grosses modifications, à l'avenir extraordinaire que l'on sait.

Il s'agissait tout simplement « du moteur à quatre temps, de deux cylindres, en V ».

L'Exposition touchait à sa fin. En dépit de l'indifférence générale, l'invention de Daimler, merveilleusement mise au point, s'était ébruitée dans les milieux d'ingénieurs.

Si la maison Panhard-Levassor entrevoyait déjà, dans la fabrication des moteurs, un avenir intéressant, M. Levassor s'était tout particulièrement attaché à Mme veuve Sarazin, dont il avait, triomphant de sa timidité, pénétré l'intimité et apprécié les hautes qualités d'esprit et d'intelligence.

Enfin, Daimler affectionnait vivement ses amis de France.

L'entente, depuis longtemps réalisée en fait, se ratifia :

Daimler concéda régulièrement sa représentation exclusive à Mme veuve Sarazin, le 1^{er} novembre 1889. Quelques jours après, Levassor disait à celle-ci :

« Tenez, donnez à la maison Panhard et Levassor le droit d'exploiter les brevets Daimler, moyennant quoi nous vous payerons une redevance de 20 p. 100 par moteur. »

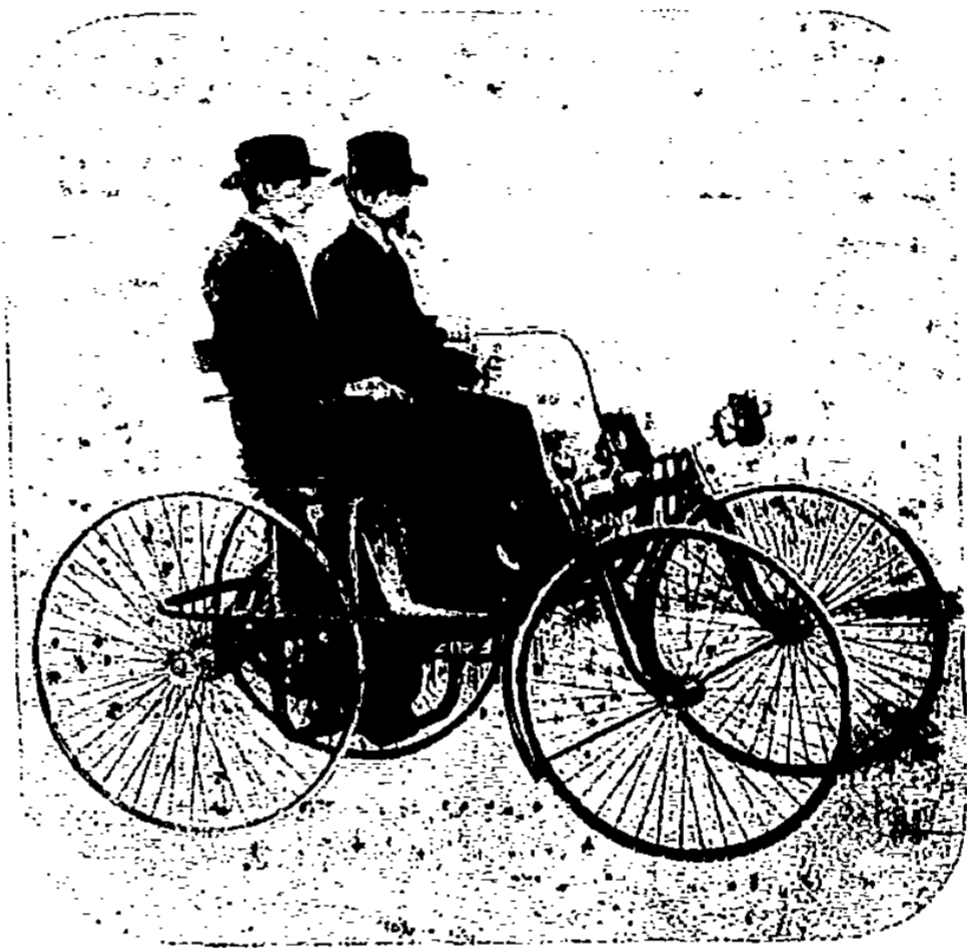
Les intéressés se mirent d'accord ... verbalement, ce qui leur suffit :

« Il n'est pas besoin de contrat entre nous, assurait Levassor ; notre bonne foi en servira. »

Au surplus, Levassor épousait, le 17 mai 1890, la charmante veuve de Sarazin !

« ... Dès lors, écrit Louis Lockert, les travaux de M. Gottlieb Daimler, auxquels viennent s'adjoindre ceux de MM. Panhard et Levassor, forment une série non interrompue de perfectionnements concernant, tant les moteurs à explosions que les véhicules automobiles... »

Les septième et huitième brevets Daimler, pris le 20 août 1890, ont trait, en effet :



LE QUADRICYCLE DAIMLER

Le premier : « au refroidissement des moteurs à gaz et à pétrole par l'eau et l'air employés en combinaison » ;

Le second : « à des perfectionnements aux voitures et aux véhicules actionnés par un moteur à gaz ou à pétrole (notamment, omnibus muni d'un essieu arrière moteur) ».

L'orientation

Désormais, les bonnes relations nées de la rencontre de Daimler avec MM. Panhard et Levassor, grâce à l'efficace intervention de Mme veuve Sarazin, devenue Mme Levassor, vont continuer et s'accroître même en raison des constants échanges d'idées et conseils mutuels qui interviendront.

Néanmoins, chacun livré à ses propres ailes, s'efforcera de faire prévaloir dans son pays la cause de l'industrie naissante.

Daimler, en orientant plus particulièrement sa fabrication vers le moteur à pétrole pour bateaux ; Panhard et Levassor, en entreprenant la construction de voitures.

Daimler en Allemagne

Grâce aux efforts de l'éminent inventeur de Cannstadt, le canot automobile se vulgarisa rapidement en Allemagne.

Il faut dire que le pays s'y prêtait convenablement ; le grand port de Hambourg, par exemple, dont le défaut est encore aujourd'hui d'avoir des quais en nombre insuffisant, voit les navires y faisant escale obligés de « mouiller » au milieu de l'Elbe, et dans la nécessité, par suite, de n'avoir de relations avec la terre ferme que par l'intermédiaire des chalands et des barques.

Les moteurs Daimler, actionnant de légères chaloupes, trouvèrent immédiatement là leur application. Il est bon de dire que, dès 1886, des canots Daimler sillonnaient le Mein et le Rhin, et que l'un d'eux fit plus de 600 kilomètres sans la moindre panne !

Ajoutons, en outre, que le « Père de l'automobile » ne négligeait rien pour faire connaître ses inventions, et que, d'ailleurs, maintes fois, ses audacieuses entreprises furent couronnées de succès.

L'une d'elles est amusante et mérite d'être narrée, d'autant mieux qu'elle compte parmi ses héros une personnalité qui fut pour beaucoup

dans la propagation de la locomotion mécanique en Angleterre, M. W. Frederick R. Simms, l'actuel directeur de l'importante Société Simms-Bosch et C°, et un habile mécanicien, M. Bauer, dont le nom, hélas ! ne tarda guère à être inscrit au livre d'or des victimes du sport automobile.

C'était en 1890 :

Daimler venait d'achever la construction d'un canot automobile de 32 pieds qui pouvait atteindre la vitesse — phénoménale pour l'époque — de 22 kilomètres et demi à l'heure, lorsqu'il apprit que de brillantes fêtes nautiques allaient incessamment avoir lieu en présence de l'empereur Guillaume, sur le lac de Wannsee, près Potsdam.

Daimler résolut immédiatement d'y participer, se disant avec juste raison que l'exhibition de son nouveau canot ne pourrait être que favorable au développement de l'industrie automobile.

L'engin fut, en temps voulu, transporté jusqu'au lac de Wannsee.

Mais Daimler ne songeait point que son canot ne lui appartenait plus. Il était vendu à un sportsman qui, pour une raison ignorée, s'opposait à ce que l'embarcation participât aux fêtes présidées par l'Empereur.

Les pourparlers engagés à l'amiable entre le propriétaire et le fabricant n'aboutirent point.

Le jour même de la cérémonie, un officier ministériel, armé d'une « sommation » en bonne et due forme et chargé de la remettre « à la personne » du destinataire, soit M. Daimler, qui, justement, était à bord du « racer » au milieu du lac, frêta une embarcation à rames pour aller accomplir jusqu'au bout sa mission.

Mais on devine son approche du canot automobile, dont l'équipe se composait du fils aîné de Daimler, de Simms, qui remplissait les fonctions de barreur, et de l'infortuné Bauer, plus tard tué dans la Turbie, qui veillait sur le moteur.

Cette équipe avisée n'hésite point : on met en marche le moteur, et, défiant pittoresquement la loi, le canot automobile se fait en vain poursuivre par l'embarcation de l'officier ministériel, à la grande joie des foules présentes.

Finalement, l'empereur qui était sur le lac, à bord d'un torpilleur, ayant remarqué le racer Daimler, exprima le désir de le voir de près et s'en fit expliquer le mécanisme, auquel il s'intéressa vivement.

Le but souhaité était atteint.

Ajoutons que, quelques années plus tard, revenant se fixer en Angle-

terre, M. F. R. Simms ne voulut pas que ses compatriotes — rois du yachting à voile, rois de l'aviron — continuassent d'ignorer le yachting automobile, et, pour leur édification, introduisit, en 1898, dans les rivières de Grande-Bretagne, l'un des premiers 2 HP. Daimler construits à Cannstadt, lequel remporta une légitime curiosité.

Ce respectable engin, le premier du genre en Angleterre, existe encore et appartient à G. Leake esq.

Panhard et Levassor en France

Nous allons maintenant revenir en France et nous préoccuper de ce qui se passe aux ateliers de l'avenue d'Ivry qui vont bientôt construire la première voiture automobile Panhard et Levassor munie du moteur Daimler.

Il aurait été intéressant de savoir de façon formelle à quels mobiles obéit définitivement Levassor lorsqu'il décida d'entreprendre la construction des voitures à traction mécanique, actionnées par un moteur à explosions.

Manquant malheureusement de données précises à cet égard, nous en sommes réduits à des conjectures ; nous devons nous contenter des déductions procédant de certains propos tenus ou soi-disant tenus par lui.

Levassor avait évidemment entendu parler des vagues essais de Lenoir ; mais il est plus probable que les expériences, même rudimentaires et peu concluantes de la maison allemande Benz, l'influencèrent dans une certaine mesure.

Nous avons dit aussi combien il avait été, plus récemment alors, séduit par le quadricycle de Daimler, importé en 1889 à l'Exposition.

Enfin, la suggestion exercée sur lui par Mme veuve Sarazin, faisait-elle aussi considérer d'un œil favorable par Levassor tout ce qui concernait la locomotion mécanique.

Quoi qu'il en soit, Levassor eût peut-être préféré s'en tenir à la construction du moteur : il en voyait mieux l'application à la navigation automobile qu'à la locomotion, et lorsque, vers la fin de 1889, M. Armand Peugeot fut entré en rapports avec l'usine de l'avenue d'Ivry, Levassor se demanda peut-être s'il ne conviendrait pas de s'entendre avec le célèbre fabricant de vélocipèdes, pour qu'il assumât la construction des voitures dont Panhard et Levassor auraient simplement fourni les moteurs.

Les circonstances en décidèrent autrement, et aussi Levassor, qui, une

fois pris dans l'engrenage de la construction des voitures, ne put s'empêcher dès lors un seul instant d'approfondir de plus en plus le redoutable mais passionnant problème.

La première voiture automobile

La prescience de Levassor, dans les circonstances présentes, fut absolument remarquable.

Autre chose était de fixer un moteur sur un véhicule et de faire avancer ce véhicule au moyen dudit moteur.

La plupart des engins construits jusqu'alors consistaient en de simples carrosseries de voitures à chevaux auxquelles on avait, tant bien que mal, — plutôt mal, — adapté un mécanisme de transmission actionné par un moteur.

Levassor conçut la première automobile homogène, réellement digne de ce nom et de ce qualificatif.

Les constructeurs de l'avenue d'Ivry prenaient, le 24 août 1894, leur premier brevet relatif aux moteurs à gaz et à leurs perfectionnements : il s'agissait particulièrement dans cette espèce de l'« allumage par incandescence appliqué aux moteurs Daimler ».

Les expériences du début furent pénibles et bien de nature à rebuter tout autre homme que Levassor. Mais il avait désormais la *foi*, grâce à laquelle on fait de grandes et belles choses.

Sa confiance, dès lors, était illimitée en la « voiture sans chevaux ». Il entrevoyait pour ce mode de locomotion un avenir considérable et, soutenu par d'irréductibles espérances, sut puiser dans le domaine du rêve, des consolations aux déboires de la réalité.

Levassor s'était fixé un critérium... d'endurance :

Il irait sans encombre de l'avenue d'Ivry au Point-du-Jour et reviendrait de même. Ambitieuse prétention !

Ce parcours représentait environ 40 kilomètres... le bout du monde !

A bien des reprises successives, on vit partir Levassor mettant le cap sur Auteuil.

Hélas ! après avoir parcouru quelques centaines de mètres, la voiture automobile s'arrêtait, refusait tout mouvement, faisait cause commune avec ce mauvais génie de la locomotion moderne qu'on appelle « la panne ».

Mais « la panne », avait affaire à forte partie : son adversaire Levassor était habile.

A chaque arrêt de la voiture, il découvrait une nouvelle imperfection du mécanisme et prévoyait une amélioration à y apporter.

« La panne » de la veille ne se reproduisait plus le lendemain, et, à force d'éliminer une par une les mille défauts de son premier véhicule d'expérience, Levassor finit par réaliser son rêve.

Au bout de dix-huit mois d'études acharnées, de travaux ininterrompus, Levassor eut la suprême satisfaction de conduire jusqu'au Point-du-Jour et de ramener à l'avenue d'Ivry, sa voiture automobile, laquelle durant ce long voyage, n'éprouva pas une seule défaillance.

L'événement sensationnel se produisit au début de l'année 1891, et la date en fut consacrée à l'usine par de joyeuses illuminations,

Panhard et Levassor avaient eu, en effet, la touchante idée d'associer à leur triomphante joie le dévoué personnel ouvrier de l'usine, qui, par son active collaboration, avait, pour une large part, contribué au succès.

L'essor

Nous verrons ultérieurement le parti colossal que les deux associés de l'avenue d'Ivry surent tirer de leur avance sur les concurrents éventuels qui devaient être d'abord pour la plupart des clients.

Nous ferons connaissance également avec les curieuses physionomies des « chauffeurs de la première heure » inféodés à la « marque » et lui demeurant fidèles.

Le sage ordonnancement des affaires commerciales de la maison Panhard et Levassor nous fournira aisément les raisons de son extension toujours croissante ; les scrupuleuses études techniques qui s'y poursuivent sans cesse seront encore la légitime justification de leur réputation de *Première maison du monde*... à tous les points de vue... Mais, avec ce chapitre, doit s'achever l'histoire du moteur Daimler et celle aussi de son génial auteur.

Il convient de remarquer que, pendant de longues années, MM. Panhard et Levassor se contentèrent d'exécuter leurs moteurs conformément aux indications fournies par Daimler, à quelques détails près cependant, tels que l'allumage à incandescence breveté en 1891.

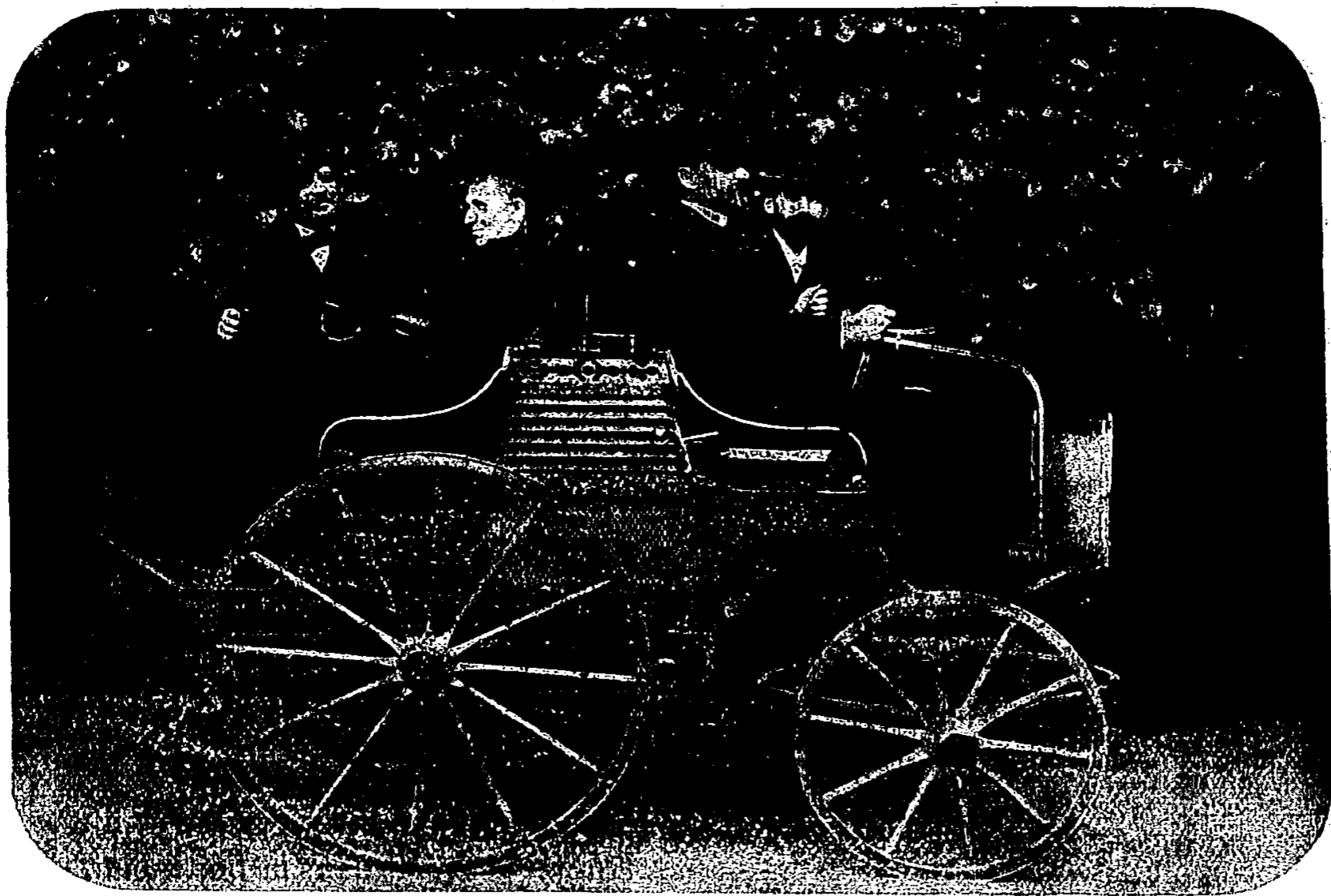
Les constructeurs de l'avenue d'Ivry profitaient encore, en 1893, des perfectionnements apportés par Daimler aux moteurs à gaz et à pétrole,

perfectionnements que Daimler avait fait breveter en France, le 30 août de cette année, ce qui constituait son neuvième brevet.

D'ailleurs, Daimler ne cessait de se préoccuper d'améliorer ses inventions et d'en prévoir les diverses applications.

D'après lui, ce qui faisait le principal avantage de son moteur, c'était surtout sa grande vitesse.

« Il n'existait, en effet, à cette époque, 1892, écrit M. Louis Lockert



VOITURE PANHARD ET LEVASSOR

PANHARD
M^{me} LEVASSOR

MAYADE
LEVASSOR

dans *le Technologiste*, aucun moteur à gaz ou à pétrole marchant à une vitesse aussi considérable : 425 tours pour le moteur de 8 chevaux et 700 tours pour celui d'un demi-cheval.

— Cette qualité, concluait Daimler, le rend précieux pour la production de la lumière électrique.

Une importante modification, dont profitèrent encore les concession-

naires français des brevets allemands, fut apportée, disons-nous, par le constructeur wurtembergeois en 1893 :

Les carburateurs à léchage étaient la source de nombreuses irrégularités de marche.

Causant un jour avec Maybach, M. Simms, qui continuait à suivre les travaux de Daimler à Cannstadt, suggéra :

— Pourquoi n'aurait-on pas un carburateur à distribution automatique ?

Six mois après, de la collaboration de Daimler et Maybach naissait le classique appareil qui, depuis lors, adopté par la généralité des fabricants d'automobiles, n'a subi que de bien infimes modifications.

Puisque nous parlons de M. Simms, remarquons en passant que l'ingénieur anglais, né d'ailleurs à Hambourg, fut un précieux collaborateur de Daimler.

Les plans originaux du premier changement de vitesse des voitures Daimler sont tracés de sa main, et plus tard, en 1897, Daimler et Maybach, approuvant un projet de voiture conçu par Simms, mettaient à l'étude la première... Mercedes.

Fin du moteur Daimler. — La Société anonyme des anciens établissements Panhard - Levassor

Mais le progrès marche à pas de géant et voici venir l'époque où disparaîtra le moteur Daimler, car les machines à explosions construites sous ce nom, ne sont plus réellement des « moteurs Daimler ».

« Attendu, constate un technicien, qu'on leur a enlevé leur dispositif caractéristique et original consistant à comprimer l'air dans la boîte-bâti, hermétiquement fermée, pour obtenir la chasse d'air pur qui purge complètement le cylindre des gaz brûlés. »

D'autre part, en 1895, MM. Panhard et Levassor prennent, à la date du 21 février, un brevet — le seul — traitant des perfectionnements apportés aux véhicules mus par moteur à gaz ou à pétrole.

M. Armand Peugeot étudie à cette époque son moteur horizontal. La maison Panhard-Levassor mettra bientôt au point son célèbre Phénix.

Et, par un concours bizarre de circonstances, c'est au moment où il va disparaître de France, qu'interviennent pour la première fois des contrats en bonne et due forme relatifs au moteur Daimler.

M. Émile Levassor venait de mourir et la puissante maison à laquelle il appartenait éprouvait le besoin de se développer encore dans de si grandes proportions qu'on décida de la constituer en société :

La raison sociale adoptée fut celle qui subsiste encore aujourd'hui :

Société anonyme des anciens établissements Panhard-Levassor, dont Daimler fut jusqu'à sa mort administrateur.

Une fois encore, à cette occasion, Mme veuve Levassor eut à intervenir dans les affaires Daimler.

Ce fut pour céder à M. René Panhard, qui les rétrocéda à la Société nouvelle, les droits, primitivement siens, puis devenus ceux de son mari, puis de nouveau sa propriété à la mort de ce dernier, sur les brevets Daimler.



UN TRAMWAY A PÉTROLE DAIMLER, A BRÊME
(Motor Review)

On lit en effet dans l'acte notarié rédigé chez M^e Henri Panhard, assisté de son confrère M^e Louis-Alexandre Baudrier, notaires à Paris, en date du 19 juillet 1897, la disposition suivante :

« Suivant convention en date du 1^{er} novembre 1889, M. Daimler a cédé à Mme Levassor, alors veuve en premières nocces, non remariée, de M. Sarazin, qui a accepté, tous ses droits à la propriété et l'exploitation des brevets français et belges. »

Par cet acte, Mme veuve Levassor se substituait M. René Panhard, qui céda à son tour tous ses droits sur les brevets Daimler à la Société nouvelle des anciens établissements Panhard-Levassor, mais la Société assumait l'obligation de payer en échange une redevance de 20 p. 100 par moteur à Mme veuve Levassor. Et, mue par un pieux sentiment de reconnaissance, Mme veuve Levassor consentait aussitôt à Daimler 50 p. 100 des sommes qu'elle allait encaisser dans l'avenir, conformément aux dispositions du contrat passé le 19 juillet 1897.

Une grande affection ne cessait d'ailleurs d'unir les familles Levassor et Daimler.

La mort de M. Émile Levassor ayant coïncidé avec la naissance d'une

fille de M. Daimler, celui-ci avait baptisé son enfant du nom d'Émilie, en souvenir de l'ami brusquement arraché à la vie.

Les grands disparus

Nous arrivons à l'aube du siècle. Les rangs de l'inventive phalange de novateurs se sont, hélas ! éclaircis :

C'est d'abord Sarazin, disparu en 1887. Otto, mort en 1891. Levassor en 1897... Mayade l'excellent contremaître de Panhard-Levassor, en 1898. Daimler à son tour s'éteint en 1900¹.

Avec lui... avant lui, le moteur Daimler a vécu.

Mais il aura joué un grand rôle dans l'automobilisme, de par ses qualités réelles, surtout de par M. Levassor, son puissant parrain ;... et l'on sait que bien souvent le parrain fait plus pour l'avenir d'un enfant... que le père lui-même !

1. Daimler s'était marié deux fois. Il eut, avec sa première femme, quatre enfants : *Paul Daimler* (actuellement directeur du *Viener Neuschladdt*, en Autriche) ; *Adolf Daimler* (actuellement directeur des usines Mercedes de Cannstadt, en Allemagne) ; Mlles Emma et Marthe Daimler. Avec sa seconde femme, il eut deux enfants : un garçon et une fille, qui, née le jour de la mort de M. Levassor reçut le prénom d'Émilie.

HISTOIRE DE L'AUTOMOBILE

L. SERPOLLET



CHAPITRE X

Les Constructeurs de la première heure

Léon Serpollet et son histoire. — Paris-Enghien-les-Bains. — Premier permis de circuler. — L'automobile, l'armée et les freins. — A. Peugeot et l'Exposition de 1889. — Serpollet et Archdeacon. — Le voyage à Lyon. — Une aventure étrange. — Quadruple contravention. — Entretien avec M. Lozé. — L'initiative de M. Armand Peugeot. — Peugeot et Levassor. — Moteur à l'avant ou à l'arrière ? — En suivant la course Paris-Brest. — Carl Benz et Roger. — H. Lépape et le « corbillard ». — Tenting. — Les bicyclettes à pétrole. — Pierre Giffard, H. O. Duncan et les bicyclettes Hildebrand et Wolfmüller. — Les débuts de H. O. Duncan dans l'industrie automobile. — Osmont au vélodrome de Lille.

Léon Serpollet et son histoire. — Paris-Enghien-les-Bains

POUR commencer la chaîne des événements qui ont fait de Léon Serpollet un des apôtres passionnés de la locomotion mécanique, il faut remonter bien loin dans le passé, vers l'époque où, tout enfant, il se sentait attiré vers les machines, rêvant surtout de moteurs merveilleux qui seraient capables de permettre à l'homme de se mouvoir rapidement sur les belles routes blanches et de se griser de paysages lointains.

Impatient de parcourir les chemins, Léon Serpollet construisit, à l'âge de dix-sept ans, un instrument bizarre, tout en bois. C'est sur ce véhicule qu'il apprit à s'emplir les mains d'huile noire et à tacher ses vêtements, au grand désespoir de ses parents, qui se désolaient de voir leur fils tourner si mal.

Passons sous silence la période des recherches sur la vapeur instantanée pour en arriver à six ans plus tard, au moment où les premiers moteurs, actionnés par la vapeur produite dans les tubes aplatis, permirent enfin à l'inventeur de réaliser ses premiers rêves.

Pour se livrer à ses études favorites, Serpollet abandonne Culoz, son pays natal et vient à Paris à l'âge de vingt-trois ans. Il improvise un petit atelier et, sans ressources, il construit des moteurs moitié fer et cuivre, moitié bois, dont il combine tous les organes. Sans se préoccuper de ce qui avait été fait avant lui, il va de l'avant, façonne tout à son idée et parfait son

œuvre, en inventant la chaudière spéciale qui devait donner à son moteur la vie avec le mouvement.

Oh ! l'inénarrable histoire que celle du premier tricycle à vapeur ! Moteur à un seul cylindre, chaudière ronde bien en vue, sorte de poêle Choubersky surmonté d'un long tuyau, d'où s'échappait la vapeur d'échappement, et, souvent, des torrents de fumée noire.

On imagine volontiers la surprise, la joie de Serpollet lorsque, pour la première fois, il sentit ce véhicule partir réellement sous lui, sans le secours des amis qui s'étaient cru obligés de le pousser, doutant encore qu'il pût se mouvoir de lui-même.

Quelle joie, le jour où Serpollet se risquait à aller jusqu'à Enghien-les-Bains, et quelle fierté surtout d'avoir marché plus vite que le brave automédon dont, par prudence, il s'était fait accompagner.

C'était déjà une étape ; songez donc, aller et retour... 25 kilomètres !

La Société des ingénieurs civils vint, en délégation, voir évoluer cet appareil sur la Butte-Montmartre, alors que déjà, mieux au point, il pouvait aborder et monter très vaillamment, les rampes qui mènent au moulin de la Galette ; l'une de ces rampes mesure exactement, en un point de son parcours, 17 p. 100.

Premier permis de circuler

Ce tricycle fut aussi, croyons-nous, le premier instrument présenté au contrôle des mines, afin d'obtenir la permission de circuler.

M. Michel Lévy, alors ingénieur en chef des mines du département de la Seine, que la question automobile passionnait déjà, commençait, dès cette époque, à protéger l'industrie naissante, pressentant l'immense avenir auquel elle était appelée.

Il donna rendez-vous à Serpollet un certain jour, à une heure fixe, soit rue Spontini à neuf heures du matin : Il va sans dire que, dès l'aube, tout était en mouvement à l'usine afin de préparer cet événement.

Pour se rendre à Passy, constructeur et machine avaient à traverser la Butte-Montmartre dont les rues, peu fréquentées alors (le pont Caulaincourt n'étant pas encore jeté) étaient pavées de la plus rudimentaire façon.

Le malheureux tricycle faisait de véritables bonds d'un obstacle à l'autre. La rue Lepic fut néanmoins atteinte et le tricycle, toujours suivi d'un fiacre, roulait à une fière allure sur le boulevard des Batignolles, lorsque, tout à coup, il cessa d'avancer ; une panne, hélas ! mais laquelle ?

Un coup d'œil suffit pour en découvrir la cause; les affreux pavés de Montmartre avaient tellement secoué la chaudière que les barreaux de grille étaient tombés un à un; le charbon avait suivi et la production de vapeur avait cessé.

On ramassa les barreaux répandus le long de la route, on reconstitua le tout, et, grâce à l'abri offert par un marchand de charbon, dans sa cour, on put reconstituer le foyer, allumer le feu à nouveau et repartir bientôt, pour n'arriver au rendez-vous qu'avec une heure de retard.

La réputation des automobiles s'établissait déjà.

M. Michel Lévy n'en voulut point au néophyte qui, à dater de ce jour, fut muni d'une autorisation de circuler bien en règle, limitant la vitesse, dans Paris, à 16 kilomètres à l'heure.

L'automobile, l'armée et les freins

Malgré son amour bien naturel pour ce premier enfant, Serpollet ne tarda pas à s'apercevoir qu'il avait de nombreux défauts. Son manque absolu de suspension (les pneus n'existant pas encore) et l'obligation de rouler seul, le tricycle ne comportant qu'une place.

Il construisit un autre véhicule, permettant de porter deux voyageurs

VILLE DE PARIS
18^e ARRONDISSEMENT
COMMISSARIAT DE POLICE
au
QUARTIER
des GRANDES CARRIÈRES
N^o

Notification

L'An Mil huit cent
quatre vingt onze, le dix sept avril
Monsieur Ferdinand Garnot
Commissaire de Police du
quartier des Grandes Carrières,
En exécution des instructions
de Monsieur le Préfet de Police, en date
du seize courant,

Notifions à MM
Serpellet & Auvard fil., demeurant
27, Rue des Cloys, qu'ils sont autorisés
à faire circuler, sur toutes les voies de Paris,
indistinctement, les deux voitures à vapeur
soumises à l'examen du Service des Mines
les 16 Août 1889 et 8 Janvier dernier.



Le Commissaire de Police

[Signature]

PERMIS DE CONDUIRE DE SERPOLLET (1889)

(L. Lockert, le Technologiste)

côte à côte. Celui-ci marchait déjà mieux ; son moteur était plus puissant. L'engin était presque suspendu et permettait déjà de réaliser des vitesses de 25 kilomètres à l'heure. Sa vie fut courte ; il n'eut presque pas d'histoire, sauf le petit incident suivant :

L'armée s'intéressait déjà à l'automobile. Serpollet eut un jour la visite du capitaine Journée, avec lequel il fit une excursion démonstrative.

Le siège de ce véhicule était tout à fait à l'avant. On se tenait assis comme sur une chaise à deux places, côte à côte. Aucun abri ; les pieds reposaient simplement sur une étroite planchette.

Au cours de la promenade, à un moment où le véhicule roulait à environ 25 kilomètres à l'heure, le capitaine demanda tout à coup :

— Sapristi, nous marchons bien, mais au moins avez-vous un bon frein ?

— A coup sûr, répondit Serpollet.

Mais il en avait donné la démonstration instinctivement, même avant la réponse, en pressant la pédale. L'arrêt fut instantané et le brave capitaine, non prévenu, s'en alla tomber sur les mains, à quelques mètres en avant, convaincu de l'excellence du frein.

A. Peugeot et l'Exposition de 1889

Arrivons-en maintenant au troisième véhicule qui, celui-là, prit son rang dans l'histoire automobile.

Serpollet eut un jour l'occasion de voir M. Peugeot, qui est un des premiers grands industriels ayant deviné quel aliment, pour les importantes usines, il y avait dans ce joujou automobile.

Les deux hommes convinrent d'étudier, très à fond, la partie mécanique, et, en même temps, de donner au véhicule des formes rappelant davantage la voiture.

Les usines d'Audincourt, sous la direction de M. Rigoulot, qui, depuis, a étudié tant de systèmes de voitures à pétrole, construisirent très rapidement un tricycle, à qui l'on pouvait déjà donner le nom de voiture. En effet, les voyageurs étaient assis sur de vrais coussins, dans un vrai siège. Le véhicule comportait de vrais ressorts et était muni de roues à bandages en fer. Le moteur était à deux cylindres et actionnait l'essieu moteur au moyen d'une chaîne.

Il figura à l'Exposition de 1889 ; il fit déjà rêver bien des cerveaux, et pousser aussi bien des hurlements !

En effet, si la locomotion mécanique avait des adeptes enthousiastes, elle comptait pas mal d'adversaires.

A cette époque, un journal qualifia la voiture de Serpollet « d'invention diabolique pour faire perdre la tête à ces pauvres chevaux ».

D'autre part, M. Louis Figuier écrivait, au lendemain de l'Exposition, dans *l'Année scientifique*, à propos du véhicule Serpollet :

On en voyait un modèle à l'Exposition, mais il laissait beaucoup à désirer et on ne peut considérer encore cet appareil de locomotion que comme à l'état d'étude.

Sans doute !

Il fallait donc avoir la *foi* pour persévérer dans une entreprise que prisait médiocrement la presse et que les savants autorisés considéraient au fond comme totalement dépourvue d'intérêt. Cette *foi*, Serpollet l'avait, bien ancrée au fond de son âme optimiste de jeune inventeur.

Très jeune, en effet, si l'on en croit cette aventure qui lui arriva à l'Exposition :

Un visiteur s'approche d'un stand où étaient exposées des chaudières à vapeur d'un modèle tout nouveau et dont l'invention avait déjà fait beaucoup de bruit dans le monde.

— Je voudrais parler à M. Serpollet, dit-il à un jeune homme qui semblait garder le stand.

— C'est moi, lui répond celui-ci.

— Vous plaisantez, Monsieur, vous êtes son fils sans doute. C'est à M. Serpollet, lui-même, à l'inventeur de la chaudière Serpollet, que je désire parler.

— L'inventeur, c'est moi.

Serpollet fut donc un jeune dans toute l'acception du mot et à l'encontre de la légende qui veut que tous les inventeurs soient des vieillards usés par l'étude, par les difficultés à vaincre, par les déceptions nombreuses, aigris par le dédain des incrédules.

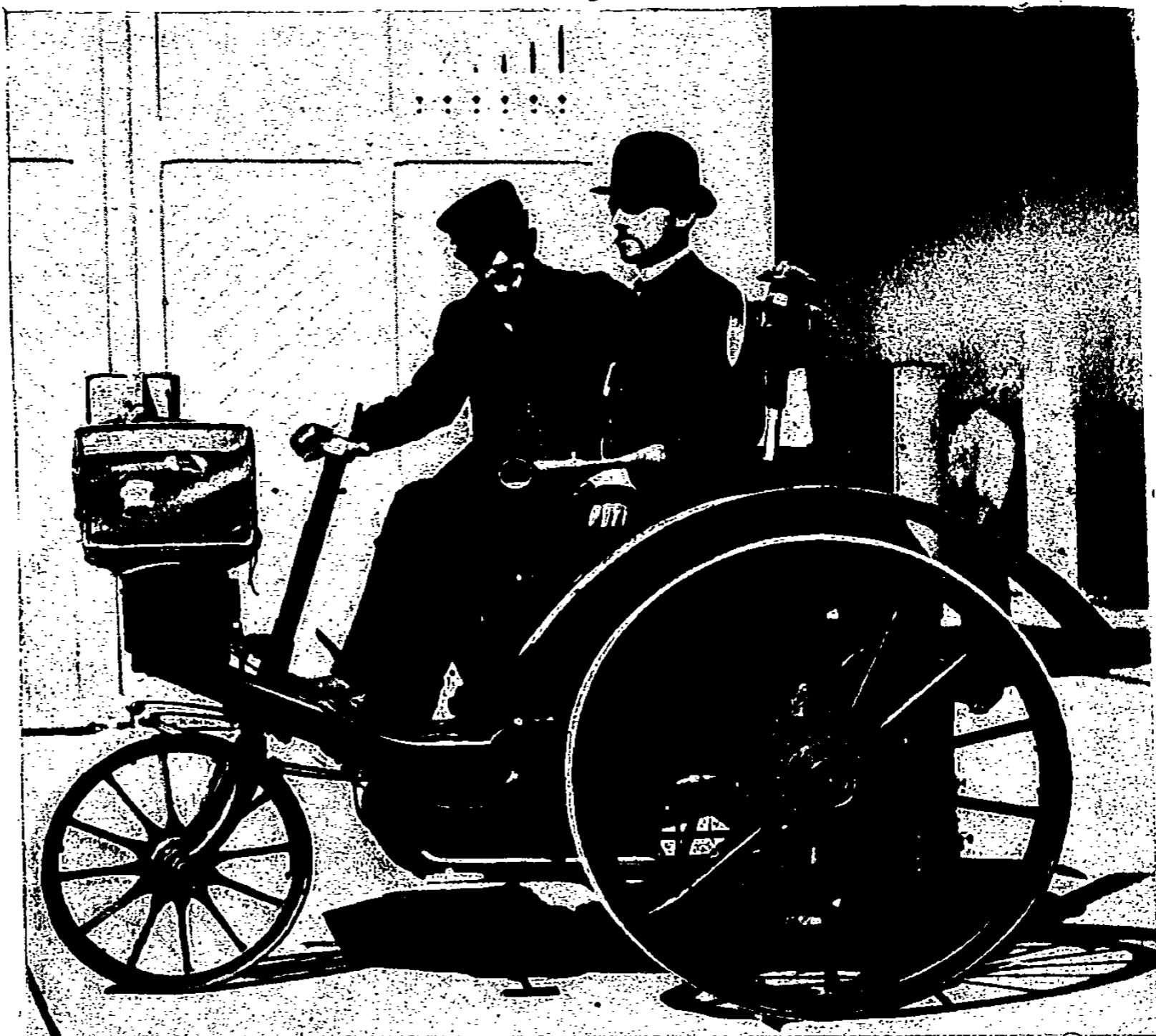
Serpollet et Archdeacon. — Le voyage à Lyon

L'année suivante, de plus en plus enthousiaste, Léon Serpollet, avec son ami Archdeacon, l'homme de tous les sports, qui débutait alors aussi dans l'automobilisme, entreprit de se rendre aux chantiers de La Buire avec son véhicule, soit d'effectuer tout simplement le parcours Paris-Lyon par la route.

C'était au mois de janvier 1890 :

Mais laissons la parole à M. Serpollet, qui nous fit de ce voyage la pittoresque relation qu'on va lire :

Une indiscretion mit les journaux au courant de ce voyage, qui, surtout à cette épo-



SERPOLLET ET ARCHDEACON DANS PARIS-LYON (1890)

(*La France automobile*)

que de l'année, paraissait aux yeux des profanes une entreprise au moins aussi hardie que celle de Nansen au pôle Nord. Aussi étions-nous attendus comme des bêtes curieuses tout le long du parcours, d'autant plus attendus que nos retards, provoqués par les innombrables incidents de route dont je vous parlerai sommairement, semblaient donner à notre tentative une tournure héroïque.

Tout alla bien jusqu'à Sens, où nous arrivâmes à sept heures et demie le soir, ayant fait le parcours de Melun à cette ville (67 kilomètres) en moins de quatre heures. C'était, pour cette époque de chauffage à la houille, de fourgonnage et de décrassage de grille, une bonne allure. Aussi étions-nous ravis et répondions-nous avec enthousiasme aux interviews des journalistes de l'endroit, accourus à notre hôtel.

Le lendemain, hélas! il fallait déjà déchanter : une panne quelconque nous fit perdre quelques heures ; mais la plus curieuse fut la suivante : nous arrivions près de Briennon, le long d'une belle promenade, et nous nous préparions à faire une entrée digne de nous, lorsque je sentis tout à coup la direction devenir folle dans ma main. La fourche de la roue avant s'était rompue. Que faire? Nous n'étions pas hommes à nous embarrasser pour si peu. Je me couchai à plat ventre et pendant qu'Archdeacon veillait au régulateur et au frein, je dirigeai la roue en lui donnant des tapes, tantôt à droite, tantôt à gauche. C'est ainsi que nous traversâmes la foule des curieux de Briennon.

Un brave charron put réparer notre direction et, le lendemain, nous partions à nouveau, avec une voiture plus lourde, il est vrai, mais allégés nous-mêmes par une nouvelle provision d'espérance, car, après chaque réparation, nous nous écriions : « Ah! cette fois, ça y est, ça va rouler. »

Je parlerai à peine de notre dégringolade frénétique dans Saint-Florentin, un dimanche à midi. Notre unique frein à roulement s'était rompu. Pendant les quelques instants de notre descente vertigineuse, j'eus la vision d'une catastrophe imminente ; en effet, vers cette heure, les gens devaient sortir de la messe ; arriverions-nous à cette allure dans la foule?

Le dieu des automobilistes nous protégeait déjà ; la pente devait finir aux premières maisons et la route continuait en rampe dans une rue opposée. La voie étant libre, ou à peu près, la voiture put s'arrêter d'elle-même, après avoir épuisé sa vitesse acquise.

Plus tard, à Darcey, un peu avant Dijon, sur une belle route où nous roulions à bonne allure, il nous arriva tout à coup une aventure bizarre : nous vîmes tout à coup notre roue motrice de gauche filer devant nous, et, au même instant, la voiture s'inclinait légèrement dans un sens et pivotait tout à coup sur elle-même, faisant un demi-tour complet.

L'essieu moteur s'était rompu ; la roue, devenue libre, avait continué sa course, jusqu'à plus de 100 mètres, avait grimpé un talus, et s'était arrêtée dans un buisson.

Notre demi-tour provenait de ce que la voiture avait reposé sur la chaudière, qui, après un court trainage, avait servi de point central autour duquel nous avions très gentiment tourné.

Le lendemain, l'express nous apportait un nouvel essieu et bientôt nous reprenions notre course.

Le dernier jour de ce mémorable voyage, nous pensions bien avoir conjuré le mauvais sort ; en effet, depuis Dijon, tout s'était à peu près bien passé.

Nous avons quitté Tournus le matin et nous comptions fermement arriver à Lyon assez tôt pour dîner.

Nous venions de dépasser le village des Chères et nous abordions les premiers contreforts de la montagne qu'il faut franchir pour descendre ensuite sur Lyon, lorsqu'une fois encore un arrêt se produisit. Il était dit que je devrais contourner toutes les difficultés. Celle-là cependant était grave : un écrou du presse-étoupes s'était dévissé et était tombé libre sur la tige de piston ; le coulisseau de pied de bielle le martelait à chaque excursion, et, malgré la promptitude de mon arrêt, il était hors d'usage quand je voulus le remettre en place. Ce fut cependant une lutte héroïque et je n'abandonnai la partie qu'après avoir épuisé tous les artifices. Après plusieurs heures, nous abandonnâmes tout à fait l'espoir d'atteindre Lyon ce jour-là, et dûmes revenir sur nos pas, afin de chercher un abri pour la nuit, dans le village voisin. Quelle nuit ! Nous ne pûmes trouver asile que dans une vague auberge, où l'on nous offrit de partager, avec une dizaine de rouliers qui dormaient déjà, l'unique chambrée où de nombreux pseudo-lits étaient jetés à terre.

Le lendemain, néanmoins, nous arrivions à Lyon, et, bien que le fait suivant ne soit pas un incident de route, je tiens à le raconter, car il doit faire partie de notre voyage :

Nous étions attendus à Lyon, aux chantiers de La Buire, dirigés à cette époque par M. Augustin Seguin, fils de l'illustre Marc Seguin, l'homme qui fit faire un pas décisif aux chemins de fer — à l'époque de leur création — par la merveilleuse invention de la chaudière tubulaire.

Lorsque M. Seguin eut connaissance de notre arrivée, il voulut à tout prix que nous assistions à une grande soirée qu'il donnait ce jour-là, dans ses salons. Nous eûmes beau objecter que, venus d'une si étrange façon, nous n'avions pas avec nous des vêtements de soirée, il fallut absolument céder.

Je me rappelle que mon ami Archdeacon, n'ayant pu trouver à Lyon des chaussures pouvant lui aller, se rendit à cette soirée avec des souliers en toile blanche, que nous passâmes au vernis noir, pour la circonstance, renouvelant ainsi une scène de *la Vie de bohème*.

Nous espérions rester inaperçus, nous cacher dans un coin, et disparaître aussitôt ; mais nous avons compté sans notre hôtesse, la charmante Mme Seguin, qui tint à nous présenter à la société lyonnaise, et qui exigea que, dans mon accoutrement, je la conduisisse au buffet.

Ainsi se termina notre fameux voyage.

La voiture, mise sur la bascule en arrivant, avait, de réparations en modifications, gagné en route plus de 150 kilogrammes !

Une aventure étrange

Cette voiture fut quelque temps après l'involontaire héroïne d'une aventure unique, croyons-nous, dans les annales de l'automobile. Elle fut volée par des gens qui n'étaient pas des voleurs et conduite par ces mêmes gens qui ne savaient pas conduire !

Serpollet s'était servi de sa voiture un soir pour se rendre chez des amis du boulevard Voltaire. Pendant que l'on dînait, elle stationnait à la porte, tout allumée. Tout à coup, la concierge accourt effarée et dit :

— Monsieur, votre voiture est partie, des hommes sont montés dessus et l'ont emmenée !

Pour comprendre l'étonnement de Serpollet à ce moment, il faut songer qu'il n'y avait alors dans Paris que cette unique voiture en circulation, et que, par conséquent, nul autre que lui ne savait la conduire.

Il courut sur le boulevard et vit en effet son véhicule qui filait au loin, vers la direction de la place de la République.

Serpollet s'élança à sa poursuite, ayant eu, en une seconde, la vision complète de toutes les graves conséquences de cette aventure inexplicable. En effet, les gens montés sur la voiture pouvaient, ou tuer quelqu'un sur leur passage, ou se tuer eux-mêmes en broyant la voiture. Quel fait divers

pour le lendemain ! mais aussi quel désastre ! L'excellent constructeur se voyait déjà privé de son autorisation de circuler, rendu responsable des accidents survenus et surtout présentait l'anéantissement de toutes ses espérances industrielles.

Toutes ces réflexions, bouillonnant en tumulte dans sa tête lui donnaient des ailes, mais, malgré cela, il ne rattrapait pas la voiture qui courait au loin. A bout de souffle, il dût s'arrêter, plein de rage impuissante, lorsque, ô chance ! à ce même moment, il vit la voiture faire un



UNE VOITURE SERPOLLET EN 1892

virage et revenir sur ses pas, dans une rue parallèle. Serpollet courut se poster dans cette rue, n'ayant plus qu'à attendre. La voiture arriva un instant après. Elle était occupée par trois individus. Dès qu'elle fut à sa hauteur, Serpollet se jeta sur le frein et fit agir le régulateur, amenant ainsi un arrêt immédiat, et alors... dans un besoin de détente pour ses nerfs, il tomba, malgré lui, à bras raccourcis sur celui qui tenait la direction. Or, le conducteur improvisé, loin de riposter, restait muet, immobile et semblait dire : « merci... encore... ». C'était pour lui la délivrance ! En effet, on verra plus loin pour quelles raisons il estimait que son agresseur venait de lui sauver la vie.

Mais tout cela ne s'était point passé sans que la foule s'ameutât et surtout sans que les agents n'intervinssent. Ceux qui s'approchèrent jugèrent la chose grave et conduisirent tout le monde au poste de police voisin ; là, le brigadier de service ayant entendu le récit des faits, déclara qu'il ne pouvait que retenir au poste, jusqu'au lendemain matin, les

auteurs du délit, demandant à Serpollet de venir à ce moment faire sa déposition devant le commissaire de police. C'est là qu'on apprit que nos trois coupables étaient des plus à plaindre ; voici, en effet, ce qui s'était passé : sortant un peu gais, de chez le marchand de vins, ils s'étaient installés dans la voiture. Des gamins, trouvant le jeu amusant, avaient poussé la voiture, mais bientôt les choses s'étaient mises à marcher au delà de leur gré à tous. La pompe automatique, mise en mouvement, avait envoyé de l'eau dans les tubes vaporisateurs, la vapeur s'était produite, et le moteur, petit à petit, s'était mis en marche, si bien que tout à coup la voiture était partie, emportant nos automobilistes malgré eux, à une allure toujours croissante. Vous pouvez juger de leur inquiétude à tous les trois ; eux aussi se demandaient anxieusement comment finirait l'aventure. L'un d'eux (cycliste à coup sûr), adroitement, tenait la barre ; mais là s'arrêtait sa science. Il voyait bien à sa portée des manettes, des pédales, des robinets, mais tous ces organes lui semblaient autant d'ennemis inconnus auxquels il se serait bien gardé de toucher. C'est pour cela qu'il avait reçu avec un air de telle reconnaissance les inconscients et bienheureux coups de poing de la délivrance. Aussi, se rangeant à l'avis du commissaire de police, Serpollet estima que les malheureux, qui tous les trois étaient mariés et avaient passé une nuit au poste, loin de leurs épouses, étaient suffisamment punis.

Ils avaient cependant absolument conscience de leur imprudence et remercièrent chaudement Serpollet de leur avoir rendu la liberté.

Ce furent, évidemment, les premiers martyrs de l'automobile. Honorons aujourd'hui publiquement leur obscure mémoire !

Quadruple contravention. — Entretien avec M. Lozé

Plus tard, la même voiture valut à son auteur une autre aventure qui tourna au profit de l'automobile, et fit de l'un des plus importants fonctionnaires de France. M. Lozé, préfet de police, un adepte et un défenseur de notre locomotion.

Un soir, vers minuit, au moment où, venant du boulevard de Strasbourg, il allait prendre les grands boulevards, un agent, orné des galons neufs de sous-brigadier, s'avisait d'empêcher Serpollet de passer.

— Vous n'avez pas le droit de circuler sur les boulevards, dit-il,

— Mille pardons, répondit Serpollet.

— Que je vous dis que vous ne passerez pas.

— Je crois que vous allez voir le contraire.

— Que je vous dis que non, et puis, assez, montrez-moi votre permission de circuler.

— La voici, brigadier. »

La foule s'était amassée, comme toujours, et curieuse, elle hésitait à prendre parti. Devant l'assurance du chauffeur, ce fut contre l'agent qu'elle manifesta, lorsqu'il s'avisait, tout penaud, de dire :

— En effet, que vous avez le droit d'aller sur les boulevards.

Mais, trois jours plus tard, Serpollet était invité à passer à la préfecture pour « affaires l'intéressant ». Là, on l'avisa que, sur un rapport de police, on lui interdisait la circulation sur les boulevards. La mesure était dure. Serpollet voulut connaître les termes du rapport. Il était accusé :



VOITURE SERPOLLET DE M. G. MENIER

1° De n'avoir pas voulu « obtempérer » ;

2° D'avoir parcouru les boulevards à 25 kilomètres à l'heure ;

3° D'avoir tourné à cette allure, au faubourg Montmartre, au risque d'écraser les passants ; et enfin,

4° D'avoir laissé stationner sa voiture sans gardien, pendant deux heures, devant les Folies-Bergère.

Serpollet n'eut pas beaucoup de peine à convaincre le chef de bureau qui l'avait appelé de la fausseté du rapport.

1° Il avait obtempéré, mais la foule ayant blagué l'agent, celui-ci se vengeait...

2° Il n'était pas allé à 25 kilomètres à l'heure, car à la hauteur du Gymnase dont on sortait à cette heure, il avait rencontré deux amis en voiture de place ; il avait accompagné ceux-ci, causant de voiture à voiture, jusqu'à la Madeleine, et tout le monde sait qu'à Paris, hélas ! les fiacres ne vont pas à 25 kilomètres à l'heure !

Ensuite, qu'aurait-il été faire aux Folies-Bergère de minuit à deux heures ?...

Le rapport était donc faux ; mais, pour que l'interdiction fût levée, il fallait une décision nouvelle de son auteur, le préfet lui-même.

Serpollet demanda à le voir ; et bénit plus tard l'agent mensonger ; car, de son entrevue avec ce haut fonctionnaire, sortit peut-être la grande liberté que connurent les premiers automobilistes de Paris.

En effet, raconte Serpollet, cet homme de progrès me dit qu'il avait remarqué plusieurs fois mes voitures, que la chose l'intéressait vivement et qu'un jour il espérait bien aller à la chasse au Cateau en automobile.

Je profitai, comme bien on pense, de semblables dispositions, et j'offris à M. Lozé de lui faire goûter les charmes de ma voiture à vapeur ; ce qu'il accepta de très bonne grâce.

Nous primes donc rendez-vous, et le lendemain je pilotais dans Paris, le préfet de police et cinq hauts fonctionnaires de la préfecture.

Je fus invité à prendre les rues les plus encombrées près des Halles, à dix heures du matin, les boulevards, l'avenue de l'Opéra et les quais.

Nous eûmes à essuyer les quolibets et les injures des cochers qui me regardaient d'un vilain œil, ignorant la qualité de mon principal passager.

— Méfiez-vous de ces gens-là, me dit M. Lozé. Votre affaire me semble pleine d'avenir, mais les cochers vous joueront des tours ; méfiez-vous d'eux.

Quelques jours plus tard, je recevais un permis de circuler, libre de toute restriction, ni limitation de vitesse ni interdiction d'aucune sorte ; ma voiture était assimilée à tous les véhicules ordinaires.

C'était le bon temps, hélas !...

Bien mieux, un soir que je m'approchais de ma voiture, stationnant le long d'un trottoir, je vis deux agents en arrêt devant elle.

— Mais oui, disait l'un, c'est bien cela.

— Eh bien ! mes braves, leur demandai-je, cela vous intéresse ?

— Sans doute, Monsieur, c'est bien la voiture Serpollet ?

— Parfaitement, c'est elle.

— Eh bien, Monsieur, nous avons reçu, dans les commissariats, une circulaire nous informant de la décision prise au sujet de cette voiture et nous invitant à venir en aide à sa libre circulation !

Age d'or, qu'es-tu devenu !!!

L'initiative de M. Armand Peugeot

Nous avons eu l'occasion, à propos des premiers essais de Léon Serpollet, de prononcer le nom de M. Armand Peugeot.

C'est que, en effet, cette personnalité fort connue de longue date dans le monde de l'industrie appartient à la pléiade des constructeurs d'automobiles de la première heure.

Fondée en 1849, la Société des Fils de Peugeot frères, dont les ateliers

se trouvaient à Valentigney (Doubs), s'acquit rapidement une réputation universelle dans la fabrication des scies, outils et machines-outils.

M. Armand Peugeot, après avoir longtemps vécu en Angleterre et étudié les procédés de fabrication de nos voisins dans les superbes usines de Leeds, prit, en 1885, la direction des ateliers de Valentigney, et désireux déjà à cette époque d'orienter la maison vers la fabrication des cycles, aménagea dans ce but l'usine restée célèbre de Beaulieu.

Toute question relative à la locomotion devait par suite intéresser le constructeur, et lorsque les expériences de Serpollet vinrent à sa connaissance, il songea aussitôt à se mettre en rapport avec l'ingénieur inventeur.

Nous avons vu que de la collaboration de ces deux hommes naquit, vers 1888, un véhicule hybride et mal défini, moyen terme entre le tricycle et la voiture, qui fonctionna cependant et fut exposé en 1889.

Toutefois M. Armand Peugeot n'était pas très enthousiasmé par la « vapeur ».

Il déplorait l'insuffisance du générateur, qui, à cette époque était absolument rudimentaire, défectueux, car on ne pouvait que très difficilement maintenir la chaudière sous pression.



M. ARMAND PEUGEOT

Peugeot et Levassor

La maison des fils de Peugeot frères était en relation d'affaires avec la maison Panhard-Levassor à laquelle elle fournissait des aciers.

M. Armand Peugeot connaissait de façon particulière Levassor, qui s'entretenait volontiers avec lui de ses travaux, de ses projets, de ses espérances. Un jour, Levassor lui dit (c'était à la fin de 1888) :

— Je fabrique des moteurs Daimler... vous devriez faire les voitures...

L'idée séduisit Armand Peugeot, et, sur la proposition de Levassor, rendez-vous fut pris avec Gottlieb Daimler à Valentigney.

L'inventeur allemand amena avec lui, à cette occasion, une petite voi-

ture de sa fabrication, avec laquelle on parvenait difficilement à gravir les rampes excédant le 3 p. 100 de pente.

Toutefois, on ne se montrait guère difficile à cette époque, et l'engin plut, en principe à M. Peugeot.

Moteur à l'avant ou à l'arrière ?

Il convient de rappeler ici un incident qui eut sur la construction subséquente des voitures automobiles une grosse répercussion.

Les rudes efforts exigés du petit moteur pour gravir les rampes, n'allaient pas sans présenter quelques inconvénients :

Le métal chauffait, l'huile brûlait, les gaz plus ou moins bien carburés dégageaient d'insupportables odeurs...

Une grave discussion s'engagea à cette occasion entre les trois hommes, Peugeot, Levassor et Daimler, à savoir :

Devait-on placer le moteur à l'avant ou à l'arrière des voitures ?

Chose curieuse, ce fut Levassor qui conseilla à M. Peugeot le moteur à l'arrière, pour pallier aux inconvénients des désagréments de gaz mal odoriférants.

Ce n'est, comme on sait, que longtemps après que la maison Peugeot changea d'avis. Peut-être l'aventure bizarre, racontée par M. G. Pierron dans la *Revue du Touring-Club*, qui arriva à l'un des clients de Peugeot quelques années plus tard, fut-elle pour un peu dans cette décision :

Ce client était un docteur de province, qui, après avoir visité un malade, se préparait à repartir. Il tourna la manivelle, placée comme on sait, à l'arrière ; la voiture, que le chauffeur-médecin avait laissée embrayée par inadvertance, fit un bond et... partit droit devant elle, au grand désespoir de son propriétaire, qui la retrouva 200 mètres plus loin en capilotade au fond d'un fossé!...

Panhard-Levassor ayant la concession exclusive du moteur Daimler, M. Peugeot s'entendit avec eux pour la fourniture de ces précieux appareils, et les plus importants des clients de Panhard-Levassor furent, de 1890 à 1892, les fils de Peugeot frères.

Levassor, qui ne tenait pas essentiellement à fabriquer ces véhicules, avait offert à Peugeot de lui vendre toute la production des moteurs Daimler, et ce n'est qu'après le refus du constructeur de Valentigney que Levassor étudia son premier type de véhicule avec moteur à l'avant.

Au surplus, l'entente des deux puissantes maisons ne devait, pas durer très longtemps. Chacune voulait avoir son autonomie et tout en conservant d'excellentes relations, il arriva qu'elles étudièrent chacune des types de moteurs différents : Panhard-Levassor, son Phénix vertical, et Peugeot son moteur horizontal.

En suivant la course Paris-Brest

Serpollet était allé de Paris à Lyon; Levassor, pour ses débuts, de l'avenue d'Ivry au Point-du-Jour.

Une voiture Peugeot établit à cette même époque, soit en 1891, la performance extraordinaire qui consista à partir de Valentigney, à venir à Paris, à suivre la course cycliste de Paris-Brest-Paris... et à rentrer par ses propres moyens à Valentigney.

Profitant de l'occasion qui se présentait à propos de Paris-Brest, la première course vélocipédique organisée par *le Petit Journal*, MM. les fils de Peugeot frères avaient demandé aux organisateurs de bien vouloir faire contrôler par leurs agents, en même temps que le passage des concurrents de la course, celui d'une voiture sans chevaux désignée sous le nom de quadricycle Peugeot.

Les constructeurs désiraient, en effet, établir par des pièces authentiques que ladite voiture avait bien effectué, par ses propres moyens, le voyage sur route de Paris à Brest.

Le véhicule, un vis-à-vis à deux sièges de deux places chacun, pesait, avec l'outillage, les bagages et les réservoirs à essence et à eau remplis, environ 550 kilos. Il était actionné par un moteur en V Daimler d'une puissance de 2 HP. 1/2, avec allumage par tubes incandescents que chauffaient des brûleurs. Le changement de vitesse, par engrenages, comportait quatre vitesses avant et une arrière.

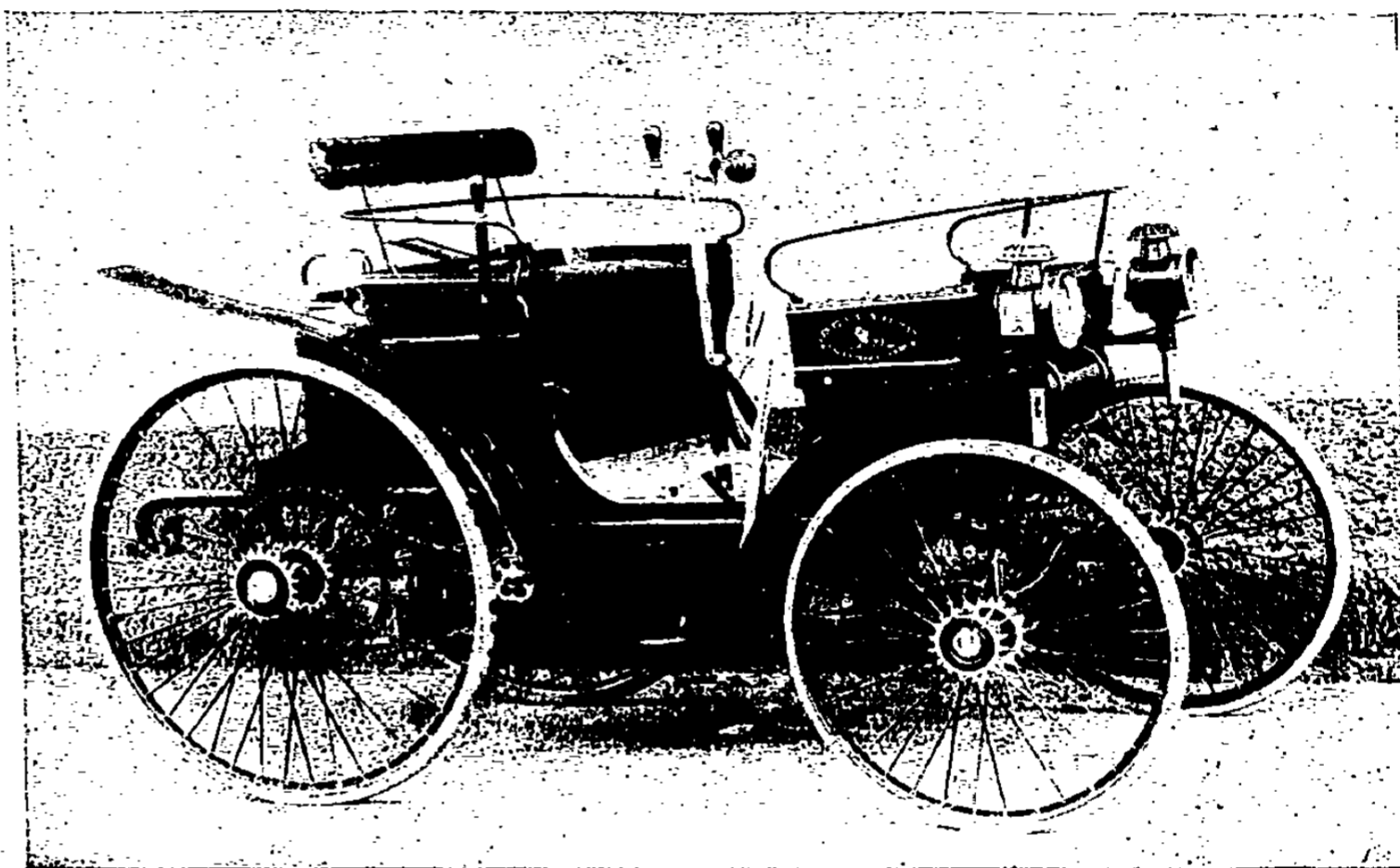
Pour se préparer à établir le record Paris-Brest et retour, les deux équipiers chargés de mener à bonne fin l'important voyage, MM. Rigoulot, ingénieur, et Doriot, contremaître de l'usine, effectuèrent d'abord le voyage de Valentigney à Paris, soit 460 kilomètres, au cours desquels ces chauffeurs néophytes firent un précieux apprentissage.

En effet :

La première partie de leur voyage, de Valentigney à Paris, fut fertile en incidents : les ennuis provenaient surtout de la carbonisation des

mèches de brûleurs et du peu de pression de l'essence alimentant ces derniers, le réservoir spécial ayant été placé trop bas.

MM. Rigoulot et Doriot, remarquant qu'ils marchaient mieux à la fraîcheur du matin et du soir qu'au milieu de la journée, lorsque le soleil était chaud et donnait sur le réservoir, eurent notamment l'ingénieuse idée de couvrir celui-ci d'une touffe d'herbe fraîche pour le maintenir à la température la plus basse possible. L'essence arrivait ainsi beaucoup



LE QUADRICYCLE PEUGEOT DE PARIS-BREST (1891)

mieux aux brûleurs, et les mèches se conservaient beaucoup plus longtemps.

Si le véhicule atteignait en palier une vitesse de 20 kilomètres, il n'en était pas de même dans les côtes : il fallait souvent mettre en « première », ce qui donnait une allure de 4 kilomètres à l'heure.

Il est même arrivé, raconte M. Rigoulot, à plusieurs reprises, dans de très fortes côtes, comme par exemple pour monter à Langres, que pendant que l'un de nous gardait la voiture, l'autre la suivait par derrière, prêt à la caler, si le moteur était venu à s'arrêter ; mais cette éventualité ne s'est jamais produite.

Après mille péripéties, les automobilistes faisaient à une heure de l'après-midi une entrée triomphale aux usines Panhard-Levassor, avenue d'Ivry, où les attendait M. Armand Peugeot.

Partis de Valentigney à dix heures du matin, ayant couché à Coutrey, Bar-sur-Aube et Provins, les voyageurs se trouvaient avoir couvert cette première étape à une vitesse moyenne de 13 km. 1/2 à l'heure.

Quelques jours après, pleins de confiance, MM. Rigoulot et Doriot partirent avec leur voiture pour établir le record Paris-Brest, ayant pris le soin de faire placer à l'avance, tous les 100 kilomètres, chez les agents des fils de Peugeot frères, des relais d'essence.

Au cours de la première journée, les chauffeurs parcouraient la distance énorme de 200 kilomètres ! Le lendemain, ils arrivaient au contrôle de Saint-Brieuc (175 km.) sans mauvais accident ; mais, tandis qu'ils se dirigeaient sur Brest, un grave accroc au différentiel les retenait vingt-quatre heures au Ponthon, petit village à 15 kilomètres de Morlaix. Il fallut déployer des trésors d'ingéniosité pour réparer l'avarie avec le rudimentaire outillage du maréchal ferrant du hameau.

Le soir, aux lumières, au milieu d'un tumulte indescriptible, d'une foule curieusement enthousiaste, les automobilistes arrivaient à Brest et parvenaient, non sans peine, en longeant la rue de Siam, jusqu'au contrôle où les attendait M. Magnus, représentant à Brest la maison Peugeot.

L'attraction qu'exerce la mer sur les habitants de l'Est et aussi le désir de mener leur voiture à la pointe extrême de l'Europe occidentale décidèrent les chauffeurs d'aller le lendemain déjeuner au Conquet.

Ce fut une amusante partie dont les partenaires gardèrent un délicieux souvenir.

Puis on prit, après une nuit de repos, le chemin du retour. Le voyage, dans un sens comme dans l'autre, était pittoresque : il comporta ses aperçus comiques. Laissons parler M. Rigoulot.

Sur tout le parcours de la course, dit-il, on était avisé à l'avance par le télégraphe du passage des coureurs ou du quadricycle Peugeot, et dans beaucoup de villages, un cliron placé à l'entrée sonnait pour annoncer l'approche des concurrents. A cet appel, tous les habitants se précipitaient hors des auberges et des maisons pour voir les arrivants, et cela souvent dans l'accoutrement le plus sommaire, car il fallait profiter du moment ; c'est ainsi qu'un dimanche matin, en Bretagne, un brave habitant d'une localité dont je ne me rappelle pas le nom, surpris par le coup de cliron au moment où il changeait de vêtement, arriva sur la chaussée tenant son pantalon à la main, une seule jambe mise et l'autre traînant par terre (il n'avait pas de caleçon), tandis qu'à côté de lui venait se placer un autre curieux sortant de la boutique d'un perruquier, avec la serviette au cou et une partie du visage rasé tandis que la mousse de savon recouvrait le reste de la figure. Vous jugez des éclats de rire et des quolibets qui accueillirent les deux curieux. Comme d'autre part, les chiens n'étaient pas encore habitués aux automobiles, ils nous gênaient

souvent les premiers jours : aussi ayant trouvé près de Dreux un fouet de voiturier, nous nous en étions emparés, et dès qu'un chien s'élançait, il suffisait de lever le fouet pour le mettre en fuite. Ce moyen, qui aurait encore son utilité dans bien des pays, nous a rendu de réels services.

Le retour à Paris s'effectua dans les meilleures conditions, et les conducteurs du véhicule ne furent pas les moins surpris de sa marche étonnamment régulière.

Rentrés à Valentigney, après avoir encore promené dans leur voiture à Paris de nombreuses personnalités intéressées à la locomotion nouvelle, notamment M. Tissandier qui fit, de son excursion au bois de Boulogne, un élogieux récit dans son journal *la Nature*, MM. Rigoulot et Doriot constatèrent qu'ils avaient parcouru environ 2 500 kilomètres à une vitesse moyenne de 15 à l'heure et sans autre incident grave que l'accident du différentiel.

Bien des chauffeurs modernes ne pourraient en dire autant !

Carl Benz et Roger

Dans les vieux papiers qu'il faut feuilleter pour se documenter sur les faits saillants de l'histoire de l'automobile, on trouve ce prospectus enchanteur :

VOITURES SANS CHEVAUX

MUES PAR MOTEURS SPÉCIAUX AU PÉTROLE

Brevetées S. G. D. G.

Vitesse à l'heure : 20 kilomètres sur bonnes routes plates bien entretenues.

Ces voitures peuvent gravir des rampes jusqu'à 10 p. 100, mais avec une vitesse réduite selon l'importance de la rampe.

Élégance, solidité, confortable, grande simplicité, pas de trépidations, grande facilité d'entretien.

Ces voitures sont toutes à quatre roues garnies de cercles en caoutchouc (sur demande spéciale elles peuvent néanmoins être livrées avec les roues arrière cerclées de fer). L'avant-train a la même voie que l'arrière-train.

La direction, spécialement brevetée, permet de conduire ces voitures plus facilement même que les voitures attelées.

E. ROGER, ingénieur-constructeur,

52, rue des Dames, Paris.

M. E. Roger fut une personnalité intéressante qui se lie intimement à l'histoire des voitures Benz en France, histoire assez brève d'ailleurs : effectivement, alors que le moteur Daimler s'imposait à nos constructeurs,

l'invention de Carl Benz, cependant de haute valeur, ne jouissait que d'une médiocre réputation.

Le premier moteur Benz, breveté en mars 1884, était à deux temps avec compression préalable et offrait cette particularité intéressante d'avoir en même temps que les qualités du moteur à quatre temps, une explosion par tour.

En 1886, seulement, sortit des ateliers de Mannheim, le premier véhicule : un tricycle à deux places, avec roues métalliques motrices à l'arrière et reliées par un différentiel.

M. E. Roger, concessionnaire de la marque allemande, fabriqua sur les plans de l'inventeur, des voitures qui prirent le nom de « Benz-Roger ». Certaines participèrent aux grandes épreuves de 1894 et de 1895 et s'y comportèrent de telle façon qu'on aurait pu fonder de plus grandes espérances sur un modèle ingénieux auquel on ne pouvait guère reprocher que sa complexité bien excusable



VOITURE BENZ-ROGER

à une époque où la simplicité n'était guère à l'ordre du jour.

Les mauvaises langues assurent que la meilleure affaire de M. Roger fut l'incendie fortuit de ses ateliers de la rue des Dames...

M. Cambier, notable et riche industriel, qui s'assura, par la suite, la licence de la marque Benz, en dépit des améliorations qu'il apporta aux dispositifs mécaniques, ne fut guère plus heureux que son prédécesseur.

H. Lépapé et le « corbillard »

H. Lépapé, un Parisien des Batignolles, est une des physionomies curieuses de ce monde d'inventeurs, qui constitue la genèse de l'industrie automobile contemporaine.

Ingénieux, inventif, peut-être peut-on lui reprocher d'avoir été dans ses conceptions trop compliqué, trop chercheur... mais c'est là le moindre

défaut des novateurs que ne pondère point le collaborateur à l'esprit pratique, nécessaire, indispensable.

Élevé avec Claparède, au collège Chaptal, puis aux Arts et Métiers, Lepape fut toujours hanté par la séduisante manie de l'invention mécanique ayant trait particulièrement à la locomotion.

Après avoir passé un certain temps aux chantiers de Penhoët, à la



LE « CORBILLARD »

Société des moteurs Otto, chez Roux et Combazulier, fabricants d'ascenseurs, Lepape introduit dans le milieu des Serpollet, Labourdette ; Berton, beau-frère de ce dernier, faillit s'orienter du côté de la voiture à vapeur.

L'histoire de la première automobile de Lepape est celle d'un véritable calvaire :

Après d'infructueuses tentatives de construction chez Establie, d'une chaudière chauffée par des brûleurs qui s'alimentaient d'huile lourde de pétrole, on décida de munir le véhicule d'un moteur à essence à quatre cylindres verticaux, pour bateaux, que l'on emprunta à Forest, du quai de la Rapée.

La voiture, que d'ironiques amis baptisaient le *corbillard*, à cause de

son étrange silhouette, détient à coup sûr le record de la plus petite distance parcourue par une voiture automobile.

Un matin de l'été 1892, vers trois heures, soit au petit jour, les portes de l'usine du quai de Valmy s'ouvrirent... et restèrent ainsi deux heures... car le moteur, quoique bien construit, inaugurant une coutume qui se vulgarisa dans la plupart des voitures de l'époque... ne voulait pas partir.

A chaque vérification de l'étincelle, — car l'allumage était électrique, — on découvrait des courts-circuits.

Toutefois, avec le gracieux concours des apaches du voisinage qui étaient venus prêter main-forte au moteur, la voiture démarra d'autant mieux que le sol était en pente. Malheureusement, le quai présentait une rampe d'environ 1 p. 100, qu'il s'agissait de gravir. Le moteur cala. On ne repartit de là qu'à six heures, et cette fois tout semblait en bon ordre de marche.

Adieux touchants, mouchoirs, valises... etc. Dame ! l'on mettait le cap sur... Bayonne...

Hélas, arrivés place de la République les 2 HP. du moteur, refusèrent de traîner plus loin les 1 500 kilos de l'engin.

Ce fut, de leur part, une décision irrévocable, irréductible, et, en présence de cet entêtement, les constructeurs malheureux durent se résoudre à faire remorquer le *corbillard* par de vigoureux percherons.

Rentré aux ateliers du quai de Valmy, le *corbillard* n'en sortit plus qu'à l'état de « pièces détachées ».

La seconde expérience de Lepape fut plus concluante, sinon décisive.

Il s'agissait cette fois d'un tracteur construit, en 1893, chez Hillairet et Huguet. On avait attaché à l'arrière le coupé qui constituait la carrosserie du *corbillard* et auquel les roues étaient rendues.

L'engin allait être présenté à M. Bochet, délégué par M. Michel Lévy à l'effet de lui délivrer s'il y avait lieu, le permis de circulation.

Pour ne pas manquer le rendez-vous on s'y prit de bonne heure, et le tracteur remorquant le coupé sortait de la rue Vic-d'Azir à 6 heures du matin. Sage précaution, car à midi l'on était encore au square Montholon. Le moteur avait chauffé et le mécanisme semait en cours de route, boulons et goupilles que d'obligeants passants rapportaient à Lepape superbement juché à la direction, soit à 2 mètres du sol !

Le remorqueur finit par transporter ses passagers jusqu'à la rue Montaigne, où demeurait Lepape ; cette fois, sans arrêts depuis le square Montholon, mais non sans jeter l'épouvante dans les milieux hippomobiles.

La voiture ne plut guère au délégué de M. Michel Lévy, — il faut du moins le supposer, — car ce dernier consentit à grand'peine à donner une autorisation, à titre provisoire, en vue du fameux concours qu'allait organiser bientôt Jean sans Terre du *Petit Journal*, et auquel Lepape comptait prendre part.

Nous le retrouverons donc bientôt au départ, boulevard Inkermann, à Neuilly... sinon à l'arrivée à Rouen ; puis, l'année d'après, Lepape sera encore un des concurrents de Paris-Bordeaux.

Tenting

Dans cette rapide revue des premiers constructeurs automobiles, on ne saurait passer sous silence la très sympathique personnalité de M. Tenting.

M. Tenting, quoique son nom ait plutôt une désinence allemande ou anglaise, appartenait à une famille française depuis plusieurs générations et était mécanicien par atavisme.

Un ancêtre vint jadis du grand-duché de Bade en France, à Seignelay, dans l'Yonne, pour être géomètre du pays. Le grand-père fut contrôleur des manufactures d'armes de Saint-Étienne sous Napoléon I^{er}.

Le Tenting qui nous occupe, né à Paris, après avoir été chef d'atelier chez M. Dalifol, où la construction du tramway Bollée lui donna le goût de la locomotion mécanique, installa, en 1884, ses ateliers rue Curial, d'où sortit, trois ans après, son fameux moteur à gaz, demeuré encore aujourd'hui l'un des plus simples et des meilleurs, puis il s'adonna de façon éphémère à la construction des voitures, dès l'année 1891. M. Tenting ne persista pas. Peut-être convient-il de le déplorer.

Les bicyclettes à pétrole. — Pierre Giffard, H. O. Duncan et les bicyclettes Hildebrand et Wolfmüller

A côté de la grosse voiture, du « poids lourd », devait évidemment naître, sinon se développer avec autant d'importance, la contre-partie : le « poids léger », la bicyclette à moteur.

Nous avons signalé l'essai infructueux de Gottlieb Daimler en 1885.

En 1893, Millet avait combiné une bicyclette mixte avec pédales mue par un moteur de cinq cylindres encastrés dans la roue ;

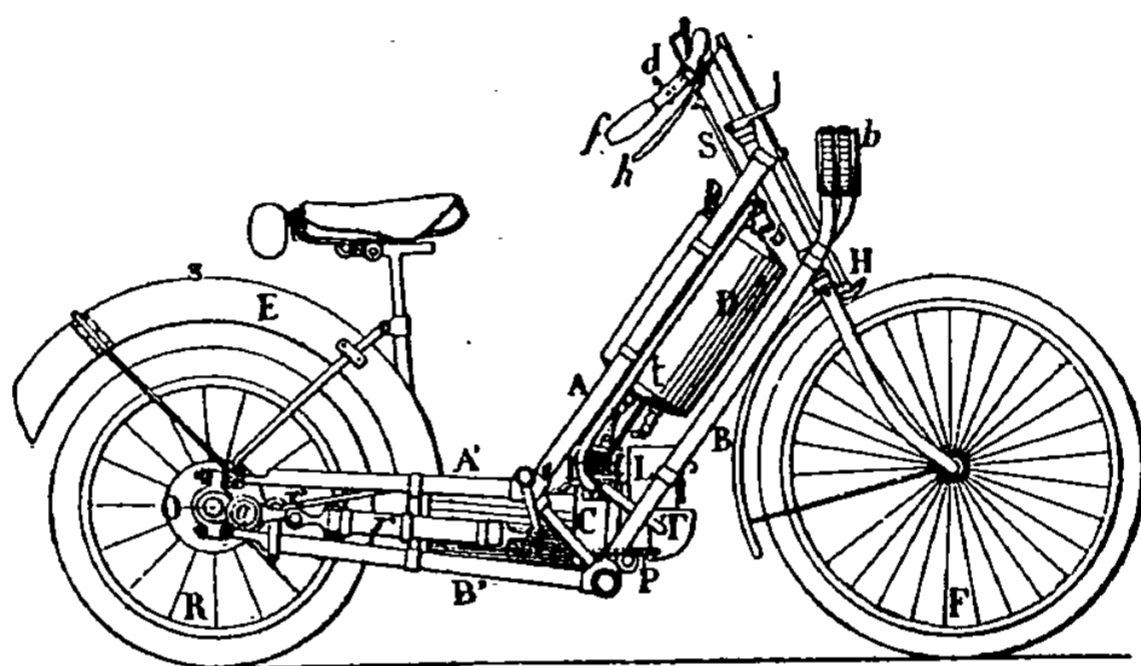
D'autre part le « bluff » à la Pennington commençait : On annonçait

de New-York la prochaine invasion du marché par la machine mixte de Batley.

Survint en France la bicyclette à pétrole des Allemands Hildebrand et Wolfmüller, dont l'histoire mérite d'être contée :

Par un sensationnel article publié dans *le Petit Journal* au début de l'année 1894, Pierre Giffard apprenait à ses nombreux lecteurs qu'une bicyclette mue par un moteur à pétrole venait d'être apportée par son inventeur allemand à Paris. Qu'un certain M. Marquis en avait acquis le brevet pour la somme rondelette de 750 000 francs et qu'on allait fabriquer cet engin nouveau en telle quantité qu'il serait possible de le vendre au prix des bicyclettes ordinaires.

Cette information tomba sous les yeux d'un homme qui, après s'être fait un nom glorieux dans l'histoire du cyclisme, allait devenir par la suite un des agents de



BICYCLETTE HILDEBRAND ET WOLFMÜLLER (1894)
(L. Lockort, *le Technologiste*)

propagande automobile les plus considérables. Il s'agit de H. O. Duncan.

Duncan, en dépit de son scepticisme, qui l'empêchait de prendre pour parole d'Évangile une affirmation de journaliste, fut toutefois ému.

Sans craindre précisément que la bicyclette à pétrole ne fasse une sérieuse concurrence à la petite reine à pédales qu'il négociait lucrativement, il éprouva cependant, à cette lecture, une certaine anxiété doublée de curiosité.

Sur ces entrefaites, il reçut de Pierre Giffard une invitation à venir assister, à sa campagne de Maisons-Laffitte, aux expériences que se proposait de faire l'inventeur allemand en présence de notabilités industrielles et sportives.

Duncan n'eut garde de manquer au rendez-vous.

La machine — au premier coup d'œil — lui plut; son agencement mécanique parut fort simple; son fonctionnement aux essais se montra parfait.

A la vérité, l'inventeur avait passé la nuit précédente à mettre son

engin en état... mais cela ne fut connu des spectateurs... que beaucoup plus tard.

Poussé par Pierre Giffard, Duncan qui en mourait d'envie, sollicita de l'inventeur l'autorisation d'essayer la machine.

« Montrez-moi simplement, demanda-t-il, comment on l'arrête. »

Et lorsque Duncan eut appris qu'il suffisait de pousser une manette pour enlever au mélange d'air et de gaz sa propriété explosive, il enfourcha délibérément l'engin.

Je n'ai jamais oublié, déclare Duncan dans *The Motor Review*, la première impression éprouvée en montant une bicyclette roulant sans le concours actif des jarrets. la sensation d'avancer sans faire le moindre effort était délicieuse et la machine ne semblait jamais aller assez vite.

Je remuai la manette jusqu'à ce que j'aie découvert le point exact du mélange parfait ; le moteur se mit à tourner rapidement et je commençai à éprouver les premières griseries de la vitesse.

Le plaisir de rouler m'entraîna à travers la campagne en des lieux inconnus de moi ; je méditai de tourner, mais il aurait fallu arrêter le moteur et doutant de ma compétence à le remettre en marche je décidai d'aller de l'avant jusqu'à ce que j'eus trouvé une route me ramenant à Maisons-Laffitte.

Duncan revint enfin.

Lorsqu'il fut à proximité de ses compagnons, le néophyte, avec l'adresse d'un vieux professionnel, coupa ses gaz, s'arrêta, descendit et ne fut pas autrement surpris de voir la pâleur générale de l'assistance.

On le félicita d'autant mieux qu'on avait eu fort peur et l'on trouva l'expérience tentée par Duncan d'autant plus intéressante qu'elle était terminée.

Seul, l'inventeur allemand ne faisait point sa partie dans ce concert d'éloges... Il n'était pas là. Il s'était mis à la recherche de l'audacieux, parcourant le voisinage, regardant au fond des fossés, par-dessus les parapets des ponts, convaincu qu'il allait découvrir dans une fondrière, les débris de la bicyclette mêlés aux vestiges de son conducteur.

Les débuts de H. O. Duncan dans l'industrie automobile

Cet essai avait enthousiasmé Giffard et Duncan.

Tandis que le premier écrivait un deuxième article des plus élogieux sur l'invention nouvelle, le second négociait avec l'ingénieur allemand pour obtenir sa représentation en France.

A la suite de longs pourparlers, l'affaire s'arrangea.

On estima qu'il serait difficile de faire adopter en France une machine

allemande sous le nom de ses auteurs, Hildebrand et Wolfmüller, et Pierre Giffard eut l'ingénieuse idée de baptiser l'engin la *Pétrolette*.

L'enthousiasme du début se calma rapidement.

Duncan rencontra un jour Giffard avec le bras en écharpe, qui lui avoua tout bas : « Je suis dégringolé de la sacrée mécanique ! »

D'autre part, le contre-maître de Duncan, un Anglais nommé Pullinger, après avoir démonté la bicyclette pour en établir le prix de revient approximatif, déclara que d'abord il redoutait, manquant d'expérience, d'assumer la responsabilité de construire des engins pareils, et que, ensuite, il n'imaginait pas du tout quelle pourrait être la clientèle susceptible d'acquiescer ces sortes de mécaniques.

Un voyage à Munich rassura cependant Duncan. Il avait vu là les nombreuses commandes enregistrées par les constructeurs de la bicyclette Hildebrand et Wolfmüller.

Un nouvel article du *Petit Journal* provoqua plusieurs enquêtes d'acheteurs éventuels.

On se lança donc dans la fabrication et calculant le prix de vente d'après l'estimation du prix de revient établi par Pullinger, la *Pétrolette* fut cataloguée 2 000 francs.

L'apparition de cet engin sur le marché coïncidait avec celle de la première bicyclette à pétrole de Millet et de la première bicyclette à vapeur de Dalifol. On estima qu'il convenait de lutter contre la concurrence par une ingénieuse réclame.

Les ordres arrivaient assez nombreux et bien des « Sociétés » cyclistes sollicitaient une exhibition de la bicyclette à pétrole concurremment avec leurs courses habituelles.

Duncan et ses associés engagèrent alors Osmont qui débuta dans sa brillante carrière de motocycliste par une assez pittoresque mésaventure.

Osmont au Vélodrome de Lille

Une importante réunion allait avoir lieu au vélodrome de Lille.

On fit annoncer tapageusement la participation de deux *Pétrotelles* et celles-ci apportées la veille à Lille furent déposées dans un couloir sombre attenant à l'un des principaux cafés de la ville où les constructeurs et leur coureur comptaient passer la soirée, précédant le jour de l'épreuve.

Il va sans dire qu'Osmont employait sa veillée d'armes à vérifier soigneusement ses bicyclettes.

Il les astiquait avec ardeur, aidé dans cette œuvre par un petit laveur... de vaisselle.

Dans la fièvre du travail, Osmont laissa fuir un robinet d'essence et, comble de malheur, son modeste mais fervent collaborateur eut la mauvaise idée de faire craquer une allumette.

Instantanément l'essence prenait feu.

On appelle du secours, les pompiers arrivent après cependant que quatre explosions épouvantables aient retenti !

C'étaient simplement les pneumatiques qui éclataient...

Néanmoins on incrimina les réservoirs, et l'édition spéciale du journal local — car il y eut à cette occasion une édition spéciale — relata l'événement en donnant ce détail — technique ? — dans un style d'un lyrisme grandiloquent :

« Le café était détruit; les consommateurs projetés aux quatre coins de la ville!... »

A la vérité, l'immeuble était intact et les buveurs partis de leur plein gré, sans la moindre anicroche... mais les avatars automobiles s'exagéraient déjà de la sorte !

A la suite de ces incidents, Duncan ne persévéra pas dans son intention de convertir les Lillois à la bicyclette à pétrole.

D'autre part, il éprouva quelques déboires du fait de ses clients qui n'étaient guère satisfaits de leur engin.

Il s'aperçut en outre que la *Pétrolette* vendue 2 000 francs lui en coûtait 2 500 à construire, et finalement, comme il ne pouvait pénétrer les mystères de la carburation ni résoudre le problème de l'allumage parfait, il se résigna à attendre des jours meilleurs... pour l'industrie de la bicyclette à pétrole et pour lui-même !

Car il avait perdu dans cette affaire 250 000 francs environ !

HISTOIRE DE L'AUTOMOBILE

ANDRÉ MICHELIN

ÉDOUARD MICHELIN



A. MICHELIN



E. MICHELIN

CHAPITRE XI

Les Constructeurs de la première heure

Le vélocipède du « Grand Pierre ». — Découverte du pneu démontable par Édouard Michelin. — Le bandage pneumatique. Sa genèse. — Les brevets R. W. Thomson. — Une conférence d'André Michelin en 1893. — Les débuts : Premier succès dans Paris-Brest. — Heureuse influence du pneumatique sur l'industrie automobile. — Les trois premières voitures de Michelin. — L'Hirondelle. — L'Araignée. — L'Eclair. — Le calvaire des essais. — Intéressantes expériences. — Pour convaincre un client ! — A plus de soixante à l'heure. — Le « trust » de Michelin. — L'usine de Clermont-Ferrand. — Le caoutchouc et la statistique. — Les procédés méticuleux de la fabrication Michelin. — Distinction méritée.

Le vélocipède du « Grand Pierre ». — Découverte du pneu démontable par Édouard Michelin

PAR une chaude après-midi de printemps, alors que la soixantaine d'ouvriers employés à la modeste usine de M. Michelin à Clermont-Ferrand travaillaient paisiblement à manufacturer des objets en caoutchouc industriel, un visiteur imprévu s'annonça à la porte, dont l'arrivée fit sensation. Le visiteur et son engin arrivaient, en effet, dans un char traîné par des bœufs à l'instar des rois fainéants. C'était un vélocipédiste assez connu dans la région, car l'exercice auquel il se livrait, comportait peu d'adeptes à cette époque. On l'appelait le Grand Pierre et ses promenades sur sa mécanique à deux roues étaient légendaires dans l'esprit des populations.

Le Grand Pierre, qui possédait un vélocipède dont les roues se trouvaient munies d'étranges bandages en caoutchouc gonflé d'air, qu'on appelait bandages pneumatiques, venait demander à l'usine Michelin de lui réparer un de ces pneumatiques qui était crevé.

L'opération dura plus de trois heures. Elle fut effectuée selon les indications fournies par une notice très complète que possédait le Grand Pierre, par le meilleur ouvrier de l'usine, Duvert, sous la surveillance de M. Édouard Michelin, dont la curiosité avait été excitée par cette innovation.

En effet, MM. Michelin, soucieux de trouver un débouché pour le caoutchouc industriel, étaient justement en train, cette année-là, d'installer chez eux la fabrication des caoutchoucs pleins et creux, à l'usage des vélocipèdes.

Édouard Michelin avait même appris à monter en vélo pour étudier la question.

Or, il était revenu de quelques promenades, absolument éreinté, se disant qu'il y avait peut-être là un débouché, mais très restreint et que cette industrie ne se développerait jamais beaucoup, parce que ni un homme d'un certain âge, ni un homme peu robuste, ni une femme ne



L'USINE MICHELIN (1864)

pourraient faire du vélo. Il voyait donc l'avenir de ce sport — alors une véritable acrobatie — réduit à sa plus simple expression et ne craignait pas de l'écrire à son frère André, lequel lui répondait, d'autre part, qu'on effectuait bien à Paris quelques essais de pneumatiques, mais que l'opinion publique s'élevait, indignée, contre ce dispositif,

tellement tout le monde le trouvait horrible.

... Lorsque le pneumatique du Grand Pierre fut réparé, on laissa passer la nuit avant de s'en servir, afin que la dissolution puisse sécher. Le lendemain, le Grand Pierre dit à Édouard Michelin en montrant sa bicyclette :

— Montez dessus, c'est du *nanan* !

Édouard Michelin se laissa tenter. Au bout de vingt minutes, il revenait, la réparation n'ayant pas tenu ; mais il avait acquis de cette expérience deux opinions, à savoir :

La première : que le pneumatique était l'avenir. La seconde : que le pneumatique du Grand Pierre ne valait rien du tout.

Sitôt après en avoir écrit à son frère pour poser le problème, E. Michelin convoquait son ingénieur, M. Laroche, et lui tenait le bref discours suivant :

— Il faut qu'on puisse, si une chambre à air est crevée, en mettre une autre en un quart d'heure par des moyens mécaniques. Je ne veux pas de colle.

En même temps le Grand Pierre, expert vélocipédiste, était embauché dans la maison en qualité de « chef des essais ».

Le principe du pneumatique démontable était trouvé. Restait à Michelin et à ses collaborateurs la lourde charge de passer de la théorie à la mise en pratique.

Le bandage pneumatique. Sa genèse. — Les brevets R. W. Thomson

Toutefois, qu'était-ce donc que ce bandage pneumatique qui allait, par son développement et les perfectionnements successifs dus à l'énergique persévérance de Michelin, révolutionner littéralement l'histoire de la locomotion mécanique. Quel en était l'inventeur ? D'où venait-il ?

Une rapide biographie s'impose :

Le pneumatique, d'origine anglaise, a son acte de naissance constitué par le brevet, pris en Angleterre, le 10 décembre 1845, par R. W. Thomson, qui le fit ensuite également breveter en France, en 1846.

Thomson désigne ainsi son invention : « Perfectionnement aux roues de voitures et autres corps roulants. » Et, si nous nous reportons au texte même du brevet, nous voyons qu'il la décrit dans les termes suivants :

L'invention consiste en l'application de supports élastiques autour des bandes des roues de voitures, afin de diminuer la puissance nécessaire pour les tirer, et pour rendre leur mouvement plus doux et diminuer le bruit qu'elles font en roulant.

Il indique ensuite par quel moyen il atteint ce but :

Pour obtenir ce résultat, dit-il, j'emploie de préférence un cordon creux, composé d'une substance imperméable à l'eau et à l'air, tel que du caoutchouc sulfurisé ou de la gutta-percha; j'enfile ce cordon creux, d'air, de sorte que les roues présentent pendant toute leur évolution un coussinet d'air au sol ou rails de chemins de fer ou tous autres corps sur lesquels elles peuvent être appelées à rouler.

L'invention de Thomson devint rapidement populaire et fut naturellement appliquée aux roues des voitures attelées, les seules auxquelles on ait pu songer à cette époque. Les journaux d'alors enregistrent l'innovation tant au point de vue de l'information qu'à celui de la réclame.

Un journal du nouveau monde, le *Scientific American*, dans son numéro du 8 mai 1847, dit :

Un certain nombre de cabs, ayant des roues d'un système nouveau, viennent d'être mis en circulation.

Un tube creux en caoutchouc, du diamètre de 1 pied environ, gonflé d'air, entoure chaque roue à la façon d'un moyeu et par l'emploi de cet appareil simple mais nouveau, la voiture avance sans bruit avec tout le confort qu'on peut désirer en voyage.

D'autre part, la même année on lit dans le *Mechanics' Magazine* de Londres, cette appréciation bien curieuse et essentiellement prophétique, si l'on songe qu'elle remonte à plus de soixante ans :

MM. Witehurst and Co, carrossiers, se sont assurés une licence de M. Thomson (le breveté des roues aériennes) pour pouvoir les placer à toutes sortes de véhicules. Ces roues donnent aux voitures une douceur de mouvement complètement impossible à atteindre par n'importe quelle sorte de ressort; elles empêchent complètement la voiture de faire aucun bruit, elles préviennent tout choc, toute secousse, et la traction est considérablement moindre qu'avec les roues ordinaires, spécialement sur les mauvaises routes

MM. Witehurst and Co, ont garni un coupé avec les roues aériennes, de façon à ce que les personnes désireuses de les essayer puissent le faire. S'adresser 313, Oxford street.



LA COAGULATION DU LATEX PAR LA FUMÉE, D'APRÈS UNE VIEILLE ESTAMPE.

Des expériences, conduites avec beaucoup de soin, et que nous avons nous-mêmes répétées et vérifiées, prouvent incontestablement que la friction et la traction sont diminuées d'une façon considérable par l'usage de ces roues. Les expériences que nous signalons ont été faites le 17 mars 1847, par MM. Whitehurst and Co, les éminents constructeurs de voitures, et par l'inventeur, M. William Thomson, sur une longue route, dans Regent's Park. La moitié de cette route était égale et ferme, et l'autre était couverte de pierres nouvellement cassées.

Suivent les résultats de ces expériences, qui témoignent que l'économie de traction réalisée par les roues brevetées, comparativement aux roues ordinaires, a été : sur une route ferme, unie, macadamisée et de niveau, de 38 p. 100, et sur une route recouverte de cailloux nouvellement cassés, de 63 p. 100.

Et l'auteur de cet article, conclut de la façon suivante :

Il demeure ainsi établi que nous avons une roue qui, non seulement fait peu de bruit ou qui, à strictement parler, est en elle-même tout à fait silencieuse (car il a semblé que tout le bruit était occasionné par le corps de la voiture et les parties qui s'y rattachent) mais qui exige un bien moindre effort de traction, par conséquent doit être beaucoup moins sujette à l'usure et durer proportionnellement plus longtemps.

Deux ans plus tard (numéro du 2 juin 1849), on lit dans la même revue :

Nous avons eu récemment le plaisir d'une promenade dans une voiture garnie avec ces roues. Quelques perfectionnements y ont été faits depuis que nous avons donné leur description dans un numéro précédent (1848).

Ces perfectionnements sont d'un caractère très marqué; l'enveloppe de cuir du tube à air a été remplacée par une enveloppe faite avec une sorte spéciale de toile manufacturée expressément dans ce but, et sur l'extérieur de cette toile, à l'endroit où elle est exposée à l'usure, parce qu'elle vient en contact avec le sol, une bande de caoutchouc a été placée.

Malgré l'opinion que beaucoup de gens se feraient en voyant pour la première fois les roues, que la traction doit être de beaucoup augmentée par un bandage doux et cédant, la traction est, sans aucun doute, beaucoup diminuée.

Suit le compte rendu de nouvelles expériences, qui confirment pleinement les résultats de celles que nous avons relatées plus haut.

L'auteur conclut :

Ces résultats sont dus entièrement à ce fait que les bandages sont parfaitement élastiques, aussi bien que doux; ils ne s'enfoncent pas dans les graviers friables ou dans le terrain mou, comme le font les roues ordinaires; dans les rues pavées, ils ne retardent pas la voiture en recevant des chocs constants de chaque pavé ou autres obstacles qu'ils ont à franchir, ils cèdent à toutes les inégalités, permettent à la voiture de passer sans s'élever, et le bandage élastique reprenant sa forme dès qu'il a passé par-dessus l'obstacle, restitue la force prêtée un moment pour comprimer le bandage.

Nous nourrissons un confiant espoir que ces roues viendront bientôt en usage.

Ainsi, dès 1849, Thomson était arrivé, et dans sa conception et dans l'ensemble de sa construction, à une forme presque définitive, puisqu'aujourd'hui même, le pneumatique est composé de matériaux identiques et d'éléments semblables. On peut donc se demander avec surprise, à l'heure actuelle, comment une invention si ingénieuse, si complètement étudiée, et paraissant appelée, à la suite des expériences faites, à un essor formidable, a pu rester près d'un demi-siècle dans l'oubli. Est-ce parce que les résultats merveilleux, annoncés par les articles que nous avons cités, sont absolument faux? Est-ce uniquement, au contraire, parce que, dans ce temps-là, les questions confortable, vitesse, économie de force, etc., n'étaient pas à l'ordre du jour?

On sera plutôt de ce dernier avis, car il est désormais nettement démontré que les avantages du pneumatique, signalés par la revue anglaise, étaient rigoureusement exacts.

Une conférence d'André Michelin en 1893

A peine le pneumatique était-il employé par les recordmen de vitesse qu'il permettait à ceux-ci de réaliser les meilleurs temps. En 1893,

M. André Michelin, dans une très intéressante conférence qu'il faisait à la Société des ingénieurs civils sur la « Vélocipédie et les progrès que le bandage pneumatique lui a permis de réaliser », soumettait à son auditoire ce tableau, curieux et significatif, des plus grandes vitesses obtenues dans l'heure.

	Kilomètres.
Homme à pied, marchant sans courir.	13 500
Homme à pied, marchant au pas gymnastique	18 600
Jument Jacinthe, au galop, sur route très accidentée (30 kilomètres en cinquante-sept minutes).	31 578
Cheval Captain Mac-Gowan, au trot, mais sur piste (32 kilomètres en cinquante-huit minutes vingt-cinq secondes)	32 873
Bicyclette de 12 kg. 800, munie de caoutchoucs creux (Charron), sur mauvaise piste de 400 mètres de tour.	34 210
Bicycle de 10 kilogrammes (caoutchoucs pleins) (Dubois) sur la même piste de 400 mètres.	34 240
Bicyclette de 10 kg. 500 (caoutchoucs pneumatiques) (Holbein) record sur route	34 500
Bicycle de 10 kilogrammes avec caoutchoucs pleins (Rowe, Américain) sur excellente piste de 800 mètres.	36 450
Bicyclette de 9 kg. 500 avec caoutchoucs pneumatiques (J. Dubois) sur benne piste en ciment (Vélodrome de Buffalo).	39 710

Ainsi donc l'incontestable supériorité du pneumatique en tant qu'agent de rapidité, se révélait déjà nettement à cette époque.

Les débuts. — Premier succès dans Paris-Brest

Mais il convient de dire qu'avant d'en arriver là, les fabricants de Clermont avaient dû triompher de nombreuses et complexes difficultés.

Lorsque avec les premiers pneus fixés par les moyens mécaniques exigés par Michelin, on avait effectué 500 kilomètres, le bandage se trouvait hors d'état. Le Grand Pierre connut les pannes et les nuits passées à la belle étoile, après être parti plein d'espoir, essayant les pneus dernier cri.

D'autre part, si la composition même du bandage était rudimentaire, médiocre dans les débuts, les procédés de fixation mécanique manquaient aussi de simplicité.

Chaque fois que l'ingénieur Laroche soumettait à M. E. Michelin un dispositif nouveau, ingénieux sans doute, mais délicat, le « Père du démontable » lui répondait :

Non, je n'en veux pas... c'est trop compliqué. Il faut que cela puisse être démonté en un quart d'heure par un imbécile et non par un mécanicien !!

La solution définitive apparut enfin, au bon moment... au dernier moment.

C'était en 1891.

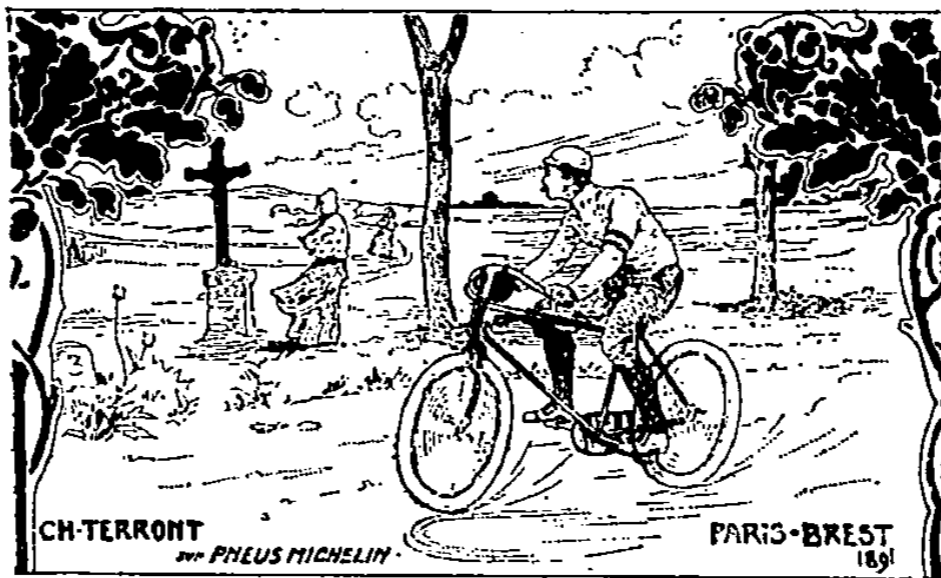
André Michelin venait d'écrire à son frère :

Le Petit Journal organise une course de bicyclettes Paris-Brest. On a l'air d'en parler assez. Il faut la gagner !

L'épreuve avait lieu quelques semaines après, au mois de septembre.

C'est alors que des usines Michelin à Clermont-Ferrand, sortit le fameux pneu démontable, avec lequel Terront gagna la course, couvrant 4 208 kilomètres en soixante et onze heures et demie!!!

Le pneu de bicyclette était lancé. Toutefois, restait à créer le pneu de voiture ; aussi, — et surtout, — selon l'évolution naissante de la locomotion mécanique, le pneu d'automobile !

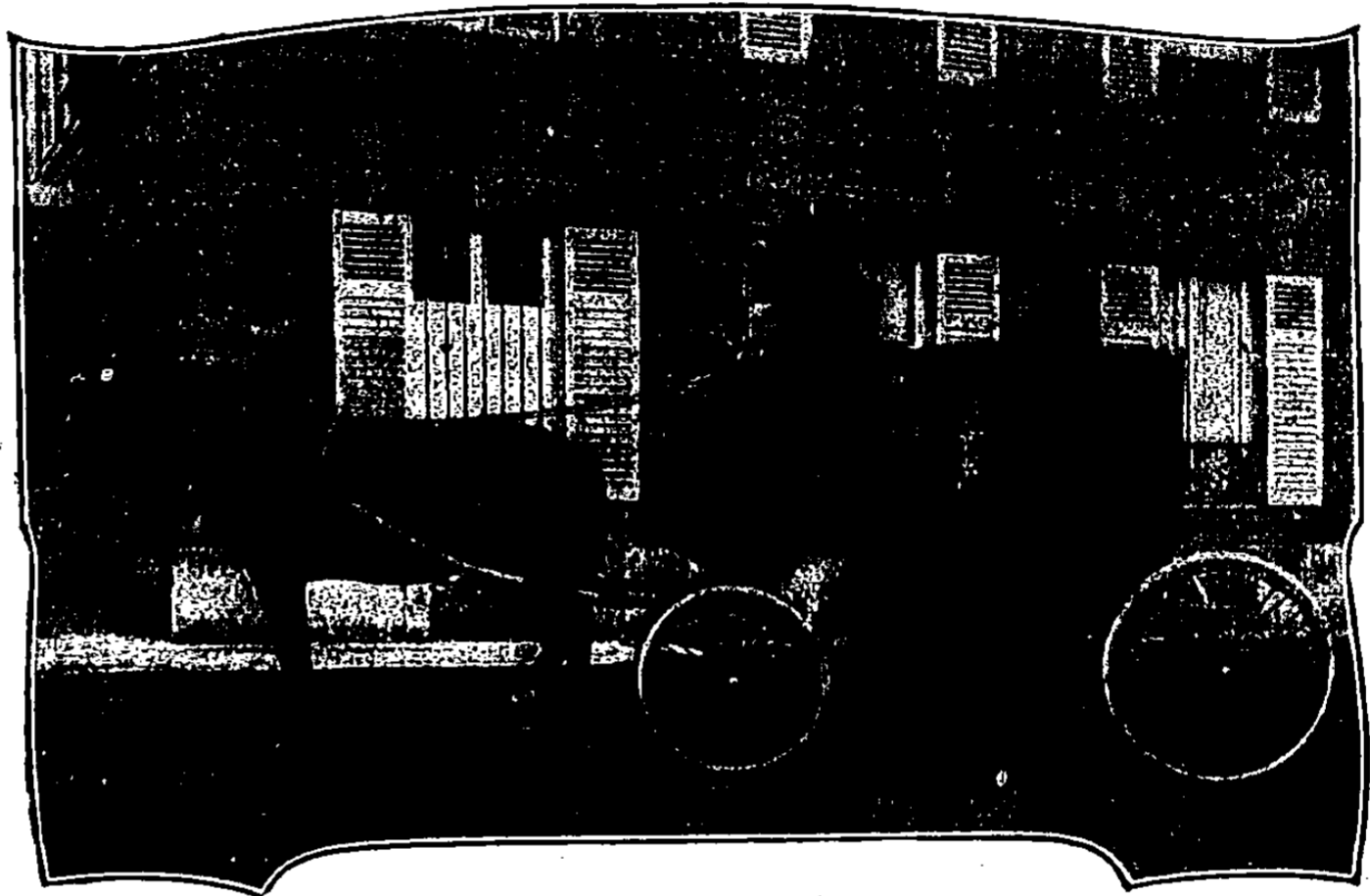


Heureuse influence du pneumatique sur l'industrie automobile

Si le pneumatique fut pour le vélocipède un élément de développement de premier ordre, on peut dire que seul il a permis à l'automobile de vivre d'abord, de prendre ensuite le merveilleux essor que l'on sait. La bicyclette pouvait rouler sans pneus, sur des pleins ou des creux, toute question de vitesse et de confortable mise à part. A l'automobile, il fallait le pneumatique. En effet, les pionniers de la locomotion nouvelle, les de Dion, Bollée, Peugeot, Levassor surtout, se battaient en vain contre les effets destructifs de la route sur leurs engins les plus soigneusement établis. Aucune suspension n'était suffisante pour atténuer l'influence néfaste des chocs continuels qu'imprimait la chaussée aux véhicules. Aucune roue ne résistait. Les rayons cassaient ou se disjoignaient lamentablement, les boulons se décapitaient, les mécanismes les plus robustes se détérioraient en quelques kilomètres de route, surtout de route

médiocre. On faisait lourd, très lourd pourtant, pour faire plus solide; mais la réaction n'en était que plus violente et la secousse plus forte.

Il ne faut pas oublier que, en ce qui concerne la voiture attelée et la bicyclette, les trépidations ont pour origines les seules aspérités de la route. Au contraire, pour l'automobile, à cette première cause vient s'en ajouter une autre très importante, à savoir les vibrations continuelles provenant du mouvement du moteur. Sans le pneumatique, l'automobile



PREMIER FIACRE MUNI DE PNEUMATIQUES (1895)

serait encore à sa genèse, à moins que, découragés, les inventeurs n'en aient abandonné l'étude.

On ne saurait en donner un exemple plus frappant que celui de la diminution de poids qu'ont pu réaliser les constructeurs après l'application des pneumatiques à leurs véhicules. Cette application ne s'est pas traduite, à proprement parler, d'une façon effective, c'est-à-dire par la création d'un engin de même force, mais de poids moindre. Les constructeurs ont profité de la latitude que leur donnait le pneumatique pour augmenter proportionnellement la force de leurs moteurs, tout en restant dans les mêmes limites de poids pour l'ensemble du véhicule. C'est ainsi que la voiture construite par Levassor, qui fera, en 1895, le raid fameux Paris-Bordeaux-Paris, pèsera au total environ 1 000 kilos pour un moteur de 4 chevaux, soit pour une force de un cheval, un poids de 250 kilos.

Voici donc le point de départ. On adapte des pneumatiques. Dès 1896, le poids du cheval, dans la course Paris-Marseille-Paris, tombe à 166 kilos par cheval. En 1897 et en 1898, le poids par cheval descend à 120, puis à 100 kilos. En 1899, il ne sera plus que de 65 kilos. En 1900, dans la course Paris-Toulouse-Paris, on disposera déjà de 1 cheval pour 35 à 40 kilos. Mais, par la suite, ces limites seront très fortement dépassées. Et c'est ainsi que, en 1901, M. René de Knyff, dans Paris-Berlin, pilotera une voiture de 70 chevaux qui n'excédera pas en poids par cheval 14 kg. 30, par rapport au poids de la voiture à vide. Dans Paris-Madrid, la voiture Gobron-Brillié de 100 chevaux fera descendre le poids à vide à 10 kilos par cheval. Si nous considérons qu'à l'heure actuelle nous voyons dans nos courses des voitures de 120 et même 130 chevaux disputer les épreuves, il en résulte que le poids par cheval de force est descendu à cette proportion extraordinaire de 7 kilos. En dix ans, nous passerons du poids de 250 kilos à celui de 7 kilos!

Quel est donc le secret de tous ces avantages?

Le pneumatique, qui n'a pu permettre d'établir des véhicules aussi remarquablement légers par rapport à leur puissance et de réaliser des vitesses considérables, que, parce que, en raison de ses qualités propres, il diminue énormément l'effort de traction, ou si l'on préfère la force nécessaire à la propulsion de la machine, et qu'aussi il empêche, ou du moins atténue très fortement les secousses transmises à la voiture aussi bien que l'oscillation de celle-ci sur ses ressorts de suspension.

C'est l'évidence même!

Les trois premières voitures automobiles de Michelin

Du moins les choses apparaissent telles aujourd'hui; mais imagine-t-on ce que la documentation nécessaire à l'exposé de semblables principes coûta de peines et d'argent!

Conçoit-on bien les difficultés de toute nature que les promoteurs du pneu démontable eurent à vaincre pour obtenir quelque crédit auprès des constructeurs, en faveur desquels ils travaillaient cependant? Sait-on aussi les constantes améliorations qu'ils durent imaginer pour parvenir à livrer des bandages de qualité et d'endurance concordant avec les accroissements ininterrompus de vitesse et de poids?

Quelques exemples anecdotiques seront opportuns pour justifier la série d'efforts fournis depuis près de quinze ans par MM. Michelin.

« L'Hirondelle »

En 1894, époque à laquelle Michelin, avec sa foi profonde dans le pneumatique, s'avisait de le fabriquer pour les voitures, les automobiles étaient rares et les manufacturiers de Clermont n'avaient à leur disposition que le véhicule attelé de M. Edouard Michelin.

La première fois qu'on fit un essai avec cette voiture, un phaéton à deux roues, on creva vingt-cinq fois, et il fallut cinq hommes pour réparer. Or, l'on répara, et le véhicule rentra avec ses pneus gonflés, ce qui constituait, sinon un record de solidité, du moins un record de persévérance !

Les expériences se poursuivirent ensuite, pénibles, complexes, délicates ; mais quelques mois s'écoulaient. Il se trouve des automobiles à vendre, et six mois avant la célèbre course de Paris-Bordeaux-Paris, disputée en 1895, nous voyons aux usines de Clermont trois voitures automobiles, avec lesquelles MM. Michelin comptent participer à l'épreuve, et montrer par la même occasion leurs bandages pneumatiques.

Leur odyssée est pittoresque à maints points de vue : plus tard M. Édouard Michelin nous la racontera en ces termes pleins d'humour :

... Nous avons donc à ce moment-là trois voitures automobiles quand nous décidâmes d'aller reconnaître l'itinéraire de Paris-Bordeaux, deux ou trois mois avant la course. L'une, la voiture Benz s'en fut par la route. Comme on ne doutait de rien, rendez-vous avait été donné à mon frère, à Poitiers, pour un jour et une heure fixes. Tous les petits jeunes gens du bureau, dont certains sont aujourd'hui fondés de pouvoir de la maison, s'étaient rendus à la côte de Sayat pour voir monter la voiture. Il était quatre heures du matin et depuis une bonne heure ces enthousiastes du sport nouveau attendaient, lorsqu'ils aperçoivent un vieux bouvier qui descendait avec un troupeau de vaches. Le plus innocemment du monde, ils lui demandent si une voiture sans chevaux ne l'a pas croisé...

Cette question qui n'étonnerait personne aujourd'hui a le don de plonger le brave homme dans une colère profonde.

— Est-ce que des gamins comme vous, s'écrie-t-il, doivent se moquer d'un homme de mon âge ! Des voitures sans chevaux !...

Et il lève son bâton pour corriger les garnements, lorsque, au même instant, émergeant d'un nuage de fumée, bien qu'elle fonctionnât au pétrole, apparaît la voiture Benz !

... Le bouvier n'en est pas encore revenu !!!

... J'ai dit que nous avons préparé trois voitures en vue de cette course. La première était la Benz à laquelle on avait mis des roues pneumatiques avec rayons métalliques. On avait même inventé un changement de vitesse : une courroie marchant sur des poulies

pneumatiques, pour obtenir une meilleure adhérence. Le moteur, lorsqu'il s'agit de partir pour Paris, ne fonctionna pas. Le cylindre était fendu et l'eau pénétrait dans la chambre d'explosion. On s'en aperçut au bout de trois mois... Et cette voiture s'appelait pourtant *l'Hirondelle*.

« L'Araignée »

Nous en avons fait une autre de toutes pièces, avec un moteur de bateau de 6 HP. acheté à Cannstadt. C'est la première fois, je crois, qu'on a mis sur une voiture un arbre interrompu au lieu d'un cardan. Ce fut probablement aussi la première voiture sans différentiel. On la désignait sous le nom de *l'Araignée*. Elle atteignait la vitesse de 35 à 40 kilomètres. Toutefois des erreurs graves s'étaient glissées dans sa construction.

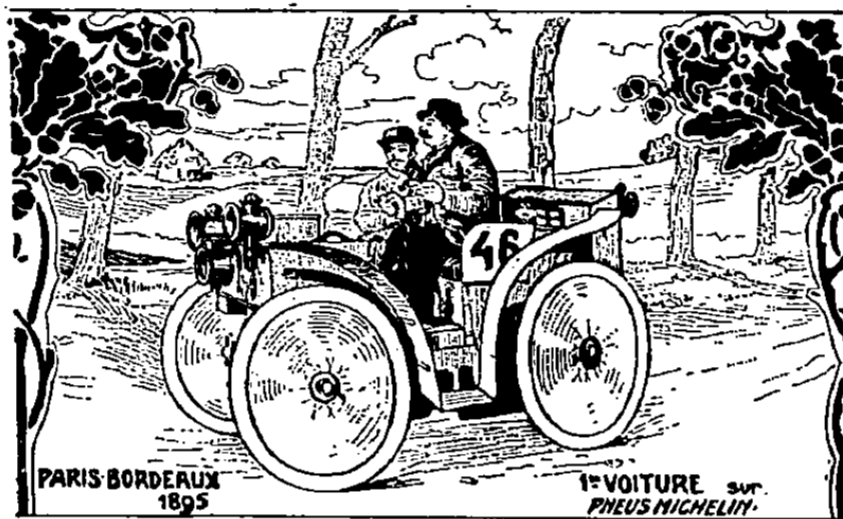
On avait dit, en effet, à l'ingénieur : « Vous achèterez le moteur et l'on fera une voiture pour le recevoir. » Nous avons même décidé que le moteur serait sur l'axe de la roue arrière, mais l'ingénieur avait oublié la petite pompe, et ne put placer son moteur une fois fini. On mit donc celui-ci en porte-à-faux et, l'engin établi, l'ingénieur partit avec un de nos ajusteurs, M. Verole. Nous reçûmes peu après un télégramme ainsi conçu : « Marchant troisième vitesse, près Moulins, rencontré un arbre. » Cet arbre, malheureusement, n'était pas à charnière, et toute l'usine le regretta ; en effet, quelque temps auparavant, l'ingénieur, qui n'était vraiment pas habile conducteur, était déjà entré en collision avec un arbre. Mais, comme l'arbre était de petite taille et souple, il plia, et l'accident n'eut pas de conséquences fâcheuses pour la machine ni pour ceux qui la montaient. Aussi l'ajusteur qui était avec l'ingénieur l'avait-il vivement félicité d'avoir eu le bon esprit de choisir un arbre à charnière pour faire son virage. Détail curieux, la voiture était montée par deux hommes : un qui conduisait l'autre qui réglait la carburation ; c'était d'ailleurs un carburateur à niveau *inconstant*. Comme les hommes se tournaient le dos lors du premier contact avec un arbre, l'ajusteur ne s'était aperçu qu'il sortait de la route qu'en voyant de l'herbe sous ses pieds et en se trouvant dans un champ avec un grand fracas.

« L'Éclair »

Notre troisième voiture était une 2 HP. 1/2 Peugeot, sur laquelle nous avions mis un moteur de 4 chevaux Daimler. C'était un moteur de bateau qui, toujours pour le même motif, ne trouvant pas sa place à l'endroit où était l'ancien moteur, avait été mis en porte-à-faux. La direction était pénible. On ne pouvait diriger autrement qu'avec des zigzags, et il fallait s'arranger pour faire serpenter de façon à éviter les voitures. Cette voiture, c'était *l'Éclair*. Elle était munie de pneus de 65. Ce fut la seule de nos trois voitures qui put prendre part à la course. Elle pesait 1 400 kilogrammes, parce qu'on y avait mis une caisse d'outils capable de pourvoir à toutes les réparations. C'était une caisse en bois de 3 centimètres d'épaisseur, avec des tiroirs bien numérotés, qui ressemblait à un caisson d'artillerie. Derrière, une cage en toile métallique empêchait le vent d'éteindre les brûleurs. Cette voiture, dans les trois mois qui précédèrent la course, en dressant ses conducteurs, sortit de la route à deux reprises différentes. Une première fois, à quelques kilomètres de Clermont, à la Maison-Blanche, sans qu'aucune suite grave en résultât. Une seconde fois, la nuit, en essayant des lanternes. On avait fait un changement aux roues, et on avait oublié de régler le frein. Parry, le conducteur, voulut

se servir de son frein à main, mais il bloqua une des roues. Comme la voiture n'avait pas de différentiel, contenant et contenu (nous étions quatre) s'en fut instantanément donner sur un poteau de télégraphe. Nous fûmes littéralement semés comme des grenouilles. Je criais aux hommes de tâcher de sauter de la voiture; j'étais arrivé sur la tête, les mains en avant, à gauche du poteau de télégraphe, qui d'ailleurs s'était couché. Je vis en tombant, entre mes jambes, la lueur de l'incendie provenant du carburateur de notre invention dont était munie la voiture et duquel nous pensions augmenter la durée en lui appliquant le principe des vases communicants. Les hommes étaient heureusement arrivés sur le gazon, mais la voiture brûla tout entière, pas vingt jours avant la course; c'était la voiture qui devait gagner. Elle était tordue, mais elle fut refaite. Cependant une partie des gens désignés comme conducteurs refusaient de marcher; il fallut que mon frère et moi dirigions nous-mêmes. On a pu pourtant trouver quelques hommes courageux pour nous accompagner. Mais les serpents que décrivait la voiture n'étaient pas rassurants.

Cette voiture prit donc part à la course.



Le calvaire des essais

Dès lors, la maison Michelin, audacieusement confiante, convaincue, voyant au bout de ses travaux la création d'une indus-

trie nouvelle, se lance dans la mêlée, forte seulement de ses succès antérieurs dans le pneu de vélo, et, parallèlement aux constructeurs de voitures, commence à gravir le calvaire des essais.

Nous la retrouverons à chaque étape du progrès industriel et sportif, avec aussi ses améliorations personnelles, les innovations constantes, les progrès sans cesse réalisés à la suite des enseignements fournis par chacune des courses auxquelles Michelin devait prendre part tant comme fabricant de pneu, qu'en qualité de constructeur de voitures, personne au début, parmi les concurrents, ne voulant munir son véhicule des bandages à air, préconisés seulement par leur auteur.

Intéressantes expériences

Dans l'intervalle des épreuves, les manufacturiers de Clermont-Ferrand multipliaient leurs expériences, ne négligeant rien pour perfectionner les bandages pneumatiques, mais soucieux également de convertir à leur emploi les constructeurs d'automobiles auxquels Michelin avait

quelque peine à faire admettre que le bandage d'air, adapté à une roue, assurait, dans une forte proportion, l'économie de traction.

Une intéressante, probante démonstration, dans cet ordre d'idées, fut faite et rendue publique, en 1896, au moyen d'un grand breack à vapeur de Dion-Bouton, pesant en ordre de marche, y compris six voyageurs : 2 480 kilogrammes.

Les essais consistaient à aller à 22 km. 7 de l'usine, à virer et à revenir. On avait pesé le coke et l'eau à l'aller et au retour. Or, la consommation relevée fut : avec des roues garnies de pneumatiques : eau, 232 litres ; coke, 27 kg. 500. Avec des roues munies de caoutchoucs pleins : eau, 323 litres ; coke, 39 kilogrammes. La proportion était donc pour le même trajet : pleins, 100 ; pneus, 71,826 ; d'où une économie de 28,2 p. 100 en faveur des pneus. D'autre part, les vitesses moyennes se trouvaient être, pour les pneus : 32 km. 571 ; pour les pleins : 27 km. 600, soit une moyenne de marche supérieure de 4 km. 971 avec les pneus, avec une consommation de 23,2 p. 100 moindre.

Toutefois, ces expériences sérieuses et véridiques ne suffisaient pas à convaincre les constructeurs ni même les propriétaires.

A la veille de Paris-Marseille, Levassor disait à Michelin :

Pouvez-vous me garantir que j'irai de Paris à Marseille sans toucher à mes pneus ? Sinon je prendrai des caoutchoucs pleins.

Michelin ne garantissait rien, et Levassor partait sur des pleins. D'autres, plus avisés, tels que de Dion, Bollée, Delahaye, confièrent leur chance aux coussins d'air... Ils s'en trouvèrent bien !

Michelin convainquit cependant, un peu avant cette époque, un particulier, de l'excellence du rendement des pneus, mais grâce à une petite supercherie que voici :

Pour convaincre un client

Édouard Michelin et son ingénieur Parry, étant de passage à Lyon, apprenaient que MM. Rochet et Schneider étudiaient une voiture.

Ils vont les trouver et leur certifient que la voiture aurait un meilleur rendement avec des pneus qu'avec des pleins.

M. Rochet, sceptique, leur répond :

Je ne sais ; mais, attendez... je vais vous mettre en relations avec M. X..., marchand de soieries, propriétaire d'automobile, et certainement, si les pneus sont ce que vous dites, il vous en prendra.

La présentation faite, M. X... propose à Michelin ceci :

— Demain c'est dimanche, je vous donne rendez-vous, nous irons faire un bon déjeuner à 14 kilomètres d'ici et, en même temps, nous nous livrerons à un petit match de vitesse.

— Soit, répond Michelin.

La voiture de M. X... était une Peugeot de 3 HP. 1/2. Celle de Michelin aussi, mais développait seulement 2 HP. 1/2 de force. Or, il importait au plus haut point de battre à la course ce méfiant chauffeur :

Que font Michelin et Parry ? Ils attachent un fil de laiton à la tige du régulateur, le dissimulent sous la caisse, laissant juste l'extrémité du fil sorti à portée de la main. L'accélérateur était créé !

La 2 HP. 1/2 « truquée » gagna un quart d'heure à l'aller comme au retour, sur la voiture du marchand de soieries, et celui-ci, émerveillé du superbe rendement obtenu « grâce aux pneumatiques », en commanda un train complet.

A la vérité, Michelin n'avait induit en erreur son client que dans une certaine mesure et plutôt par la forme que par le fond.

On commençait à parler avec un certain respect des pneumatiques :

Et puisque nous nous sommes donné pour tâche de relater fidèlement ici les merveilleux efforts de tous ceux qui furent les promoteurs de l'industrie automobile, il nous faut souligner un beau geste de Michelin, qui témoigne en même temps de sa foi indestructible dans l'avenir du pneumatique, et de sa haute probité au point de vue industriel.

De juin 1895 à février 1896, c'est-à-dire pendant près de neuf mois, MM. Michelin et C^{ie} continuèrent à fabriquer des pneumatiques, mais sans vouloir en vendre un seul, si tentantes que fussent les offres qu'ils ne manquaient pas de recevoir.

En effet, aussi longtemps que leurs essais ne leur donnèrent pas une satisfaction assez complète, ils estimèrent indigne de la grande maison qu'ils voulaient être, et d'ailleurs contraire à l'essor même du pneumatique, de lancer dans la circulation, même à prix d'or, des bandages dont les acquéreurs auraient pu avoir à se plaindre.

Sans se soucier des commentaires des partisans de la bande pleine, qu'eux, Michelin, ne voulaient pas fabriquer, estimant qu'elle était l'erreur et le pneumatique la vérité, sans se soucier des sacrifices pécuniaires considérables qu'ils s'imposaient ainsi, ils réformèrent sans hésiter toute la production de cette longue période, pendant laquelle, seule la voiture

Peugeot, qui promenait à travers la France les voyageurs de Michelin, roula sur des pneumatiques, mais simplement à titre de réclame. C'est là, semble-t-il, un exemple magnifique et peut-être unique de désintéressement et de loyauté commerciale.

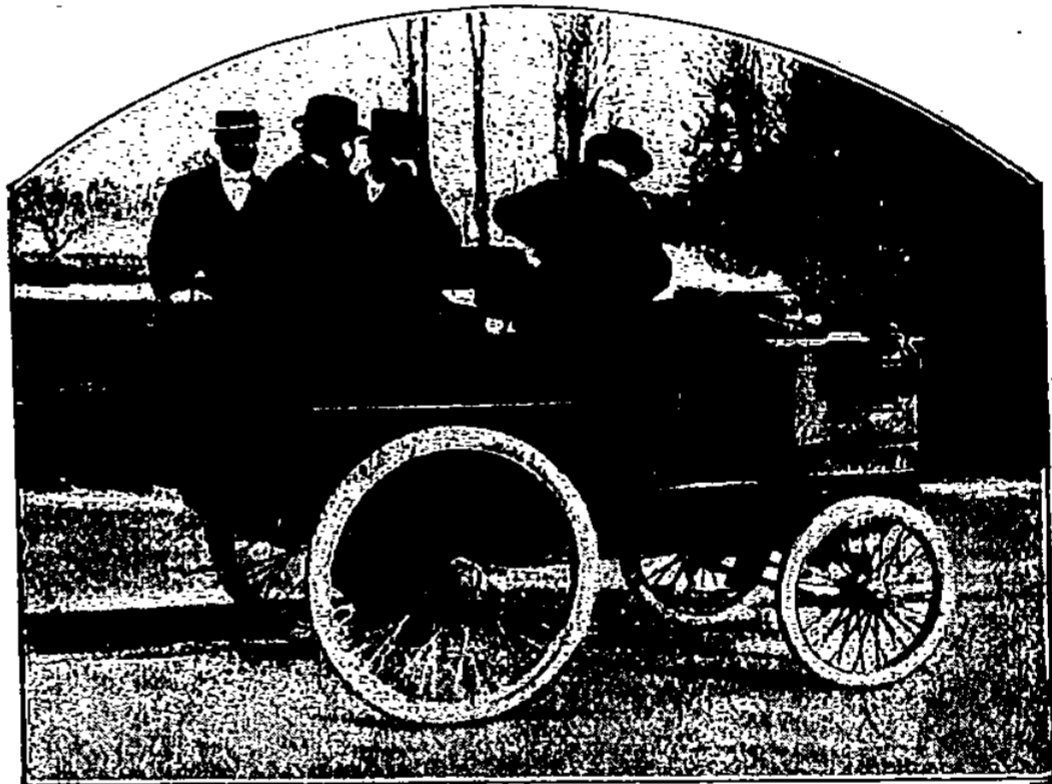
A plus de soixante à l'heure

La réclame! Michelin, second dans Bordeaux-Agen en 1896, bien classé dans Paris-Marseille, allait s'en tailler une superbe et recueillir enfin le premier fruit de ses efforts dans Marseille-Nice, l'année suivante, où son breack à vapeur, du poids de 2 420 kilogrammes, faisait 61 km. 039 à l'heure, muni de pneus de 65.

Mais laissons M. Édouard Michelin nous donner lui-même ce pittoresque aperçu de l'épreuve qui fit sensation :

— On avait, dit-il, étudié et préparé soigneusement la course, notamment dans les endroits où nous devons nous ravitailler de charbon, nous avons organisé de petits braseros. Il suffisait de retirer la grille et de mettre le charbon tout brûlant dans le foyer. Nous avons mélangé le coke ordinaire de coke de pétrole qui n'avait pas de cendres. Les pneus commençaient à marcher assez convenablement. Malheureusement, dans la quinzaine précédente, on avait fait un progrès *définitif*. On était parti avec de vieux pneus, et on en emportait de nouveaux. Près d'Hyères, on éclate. Puis, en deux kilomètres, nous avons éclaté seize fois : c'étaient les pneus *définitifs*.

La première étape s'est terminée à Saint-Raphaël. Partis derniers, nous étions deuxièmes, après avoir dépassé quarante et une voitures. Pendant notre arrêt, toutes les voitures repassaient. Nous sommes néanmoins repartis onzièmes le lendemain. Nous arrivâmes bons derniers à Fréjus. Le soir même, au banquet de l'hôtel des Bains, à Saint-Raphaël, on a déclaré que les pneus avaient fait leurs preuves, attendu qu'ils étaient montés par le fabricant lui-même, et que celui-ci avait fait une telle pétarade qu'il n'y avait aucun doute, qu'il n'ait eu des ennuis avec son air comprimé. Mais, le lendemain, nous sommes arrivés premiers. On nous avait envoyé pendant la nuit un homme de Clermont avec de vieux pneus, et on démarrait de Saint-Raphaël avec l'avant-dernière fabrication. Dans la montée de l'Esterel, nous avons dépassé tous les concurrents, sauf de



LE BREACK A VAPEUR CONDUIT PAR MICHELIN DANS
MARSEILLE-NICE (61 KM. 039 A L'HEURE)
(1897)

Chasseloup-Laubat qui était toujours devant. A Cannes, on fait le changement d'eau en une demi-minute. On graisse et on repart. Quelque temps après, on rencontre Chasseloup-Laubat qui chauffait, on le dépasse avec des hourras, on ne nous attendait pas si tôt à Nice, comme plus tard Marcel Renault à Vienne. C'est ce jour-là qu'on a établi deux records qui n'ont pas été battus de longtemps. On a même fait beaucoup mieux qu'on ne l'a affirmé, mais le chronomètre était faux. Le lendemain, nous avons monté la Turbie. Nous avons établi aussi le record qui a tenu longtemps. Le père Levassor était à la montée sur la terrasse, devant une petite chapelle. Quand nous sommes passés, il nous a bruyamment applaudis, et au déjeuner, à Monte-Carlo, il a dit que l'avant-veille, il avait déclaré qu'il n'y avait rien à faire avec les pneus, mais qu'il croyait, au contraire, maintenant, que c'était le bandage de l'avenir

Détail typique et qui montrera combien Levassor, en dépit de sa haute perspicacité, doutait de tout, malgré certaines envolées élogieuses échappées parfois plus à son bon cœur qu'à sa raison : le soir de cette épreuve, M. Marcel Desprez ayant bu avec enthousiasme à la santé de celui qui ferait, le premier, du 100 à l'heure, Levassor se pencha vers son voisin, auquel il murmura :

— C'est ennuyeux que, à la fin des banquets, il y ait toujours quelqu'un pour gâter les plus belles choses en disant des bêtises.

L'année suivante, Michelin participait encore pour son compte — mais en touriste — à Paris-Amsterdam, puis laissait ensuite définitivement aux autres, le soin de faire triompher ses pneus dans les courses de vitesse comme dans les épreuves d'endurance ! Sa cause était dès lors gagnée.

Le « trust » de Michelin

Non seulement Michelin, en créant et perfectionnant sans cesse le pneumatique démontable, avait de beaucoup aidé au progrès de l'industrie automobile, mais encore il s'était révélé à une époque critique, l'audacieux superbe qui détermine les grandes actions.

En effet, vers 1896, l'opinion était très hésitante. Aussi bien de la part des constructeurs que du côté du public.

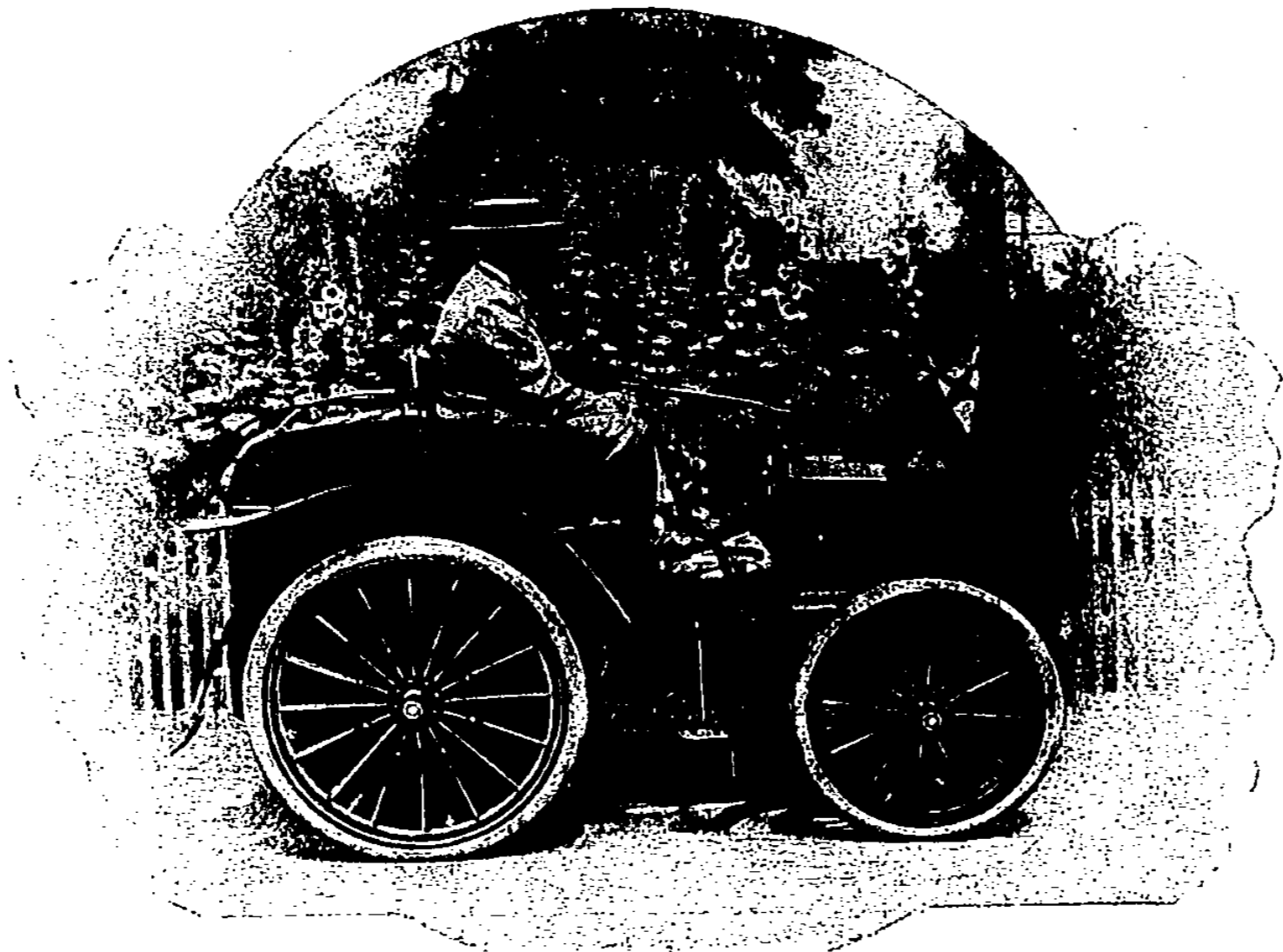
Les fabricants de Clermont recevaient pas mal de lettres de leurs agents de province, spécialisés dans la vente du pneu de vélo qui leur demandaient :

Est-ce que le tricycle de Dion est bon ? Est-ce qu'on peut rouler avec pour les vacances prochaines ?

D'autre part, Léon Bollée venait de créer ses voituresses et en avait

cédé le brevet à une maison qui hésitait à les mettre en fabrication, bien qu'elle eût le droit exclusif d'en construire, ne sachant pas si elle en vendrait.

Alors MM. Michelin eurent l'audace d'acheter ferme tout ce qui pouvait être produit pendant six mois de tricycles de Dion et de voiturettes



UNE DES PREMIÈRES VOITURES DAIMLER
CONDUITE PAR M. RENÉ DE KNYFF, MONTÉE SUR PNEUMATIQUES MICHELIN

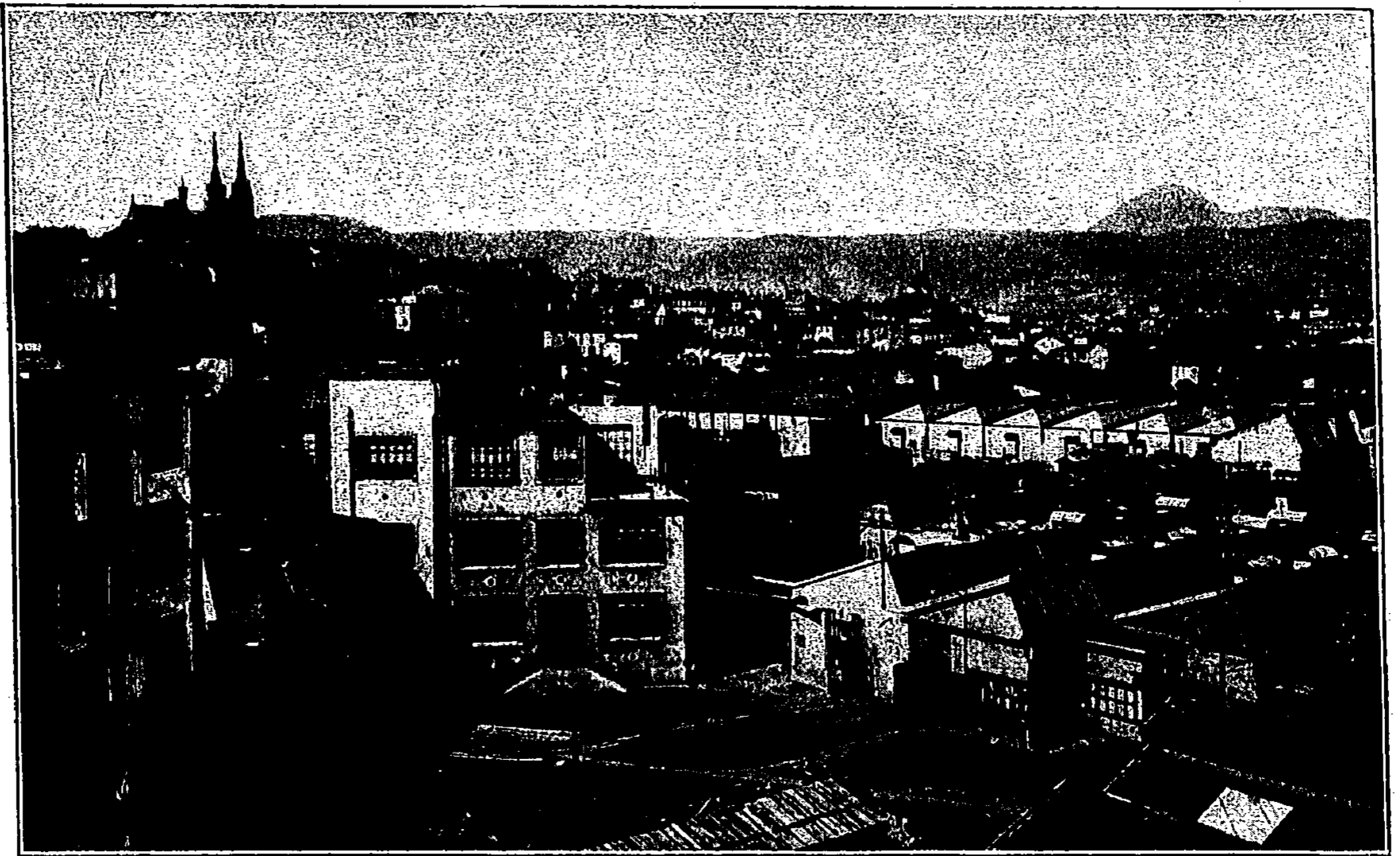
Bollée. Cela fait, il s'agissait de s'en débarrasser et pour cela on vendit les engins aux enchères, sous pli fermé.

Si j'ai bonne mémoire, raconte M. Edouard Michelin, la première voiturette fut achetée le double de sa valeur. Mais l'énorme avantage fut que les constructeurs se mirent d'office au travail et que le public tout de suite prit confiance en l'affaire parce que nous écrivions aux agents : « Vous pouvez vendre de ces voitures-là, elles sont bonnes. » Le lendemain du jour où nous avons commandé deux cents tricycles et cent voiturettes, le père du comte de Dion est venu à l'atelier de son fils, où il ne venait jamais. C'est de ce jour-là qu'il a prêté de l'argent à ce fils et peut-être quelques commanditaires aussi. A la suite de cette commande, de Dion était venu nous trouver : « Franchement, Michelin, vous êtes bien gentils, mais vous allez vous ruiner, vous ne les vendrez pas. » A quoi nous lui répondîmes : « Si vous pouvez nous en faire cent de plus, nous vous les achèterons. Vous nous faites perdre vingt-quatre heures. » Alors il s'en alla, et décida de se mettre au travail. Malheureusement, les voiturettes ne furent pas livrées, de sorte que nous fûmes dans l'obligation d'annuler nos ordres.

L'Usine de Clermont-Ferrand

Nous avons vu Michelin un peu partout, sur les grandes routes de France et de l'étranger, semant sa popularité à tous les vents et récoltant les fruits de ses puissants efforts.

Il nous reste maintenant à l'apprécier à l'œuvre: chez lui, dans ses



L'USINE MICHELIN (1906)

usines de plus en plus prospères et sans cesse accrues de Clermont-Ferrand.

Bien qu'importé d'Angleterre, le pneumatique ne fut réellement une invention pratique — nous l'avons vu — que le jour où il fut rendu vraiment démontable, et c'est à l'usine de Clermont-Ferrand qu'appartient l'honneur d'avoir fabriqué le premier pneumatique de ce genre. Cette manufacture de caoutchouc, aujourd'hui dirigée par MM. Michelin et C^{ie}, fut fondée en 1832 par Barbier et Daubrée, puis successivement dirigée par Barbier Daubrée et C^{ie}, Ernest Daubrée et C^{ie}, J.-C. Bideau et C^{ie}, enfin les frères Michelin dont l'un, Édouard, gérant de la Société, s'occupa tou-

jours de la partie technique et industrielle, l'autre, André, ingénieur de l'École centrale, qui depuis de longues années est le directeur commercial de la prospère entreprise et le représentant à Paris de la manufacture de Clermont.

Tout d'abord, ces ateliers, déjà importants pour la préparation et la fabrication du caoutchouc, s'occupèrent de faire des fils de caoutchouc vierge et vulcanisé pour les tissus élastiques, des courroies de transmission et tout ce qui a trait aux industries qui emploient ce produit, spécialement aux industries chimiques, aux papeteries, aux sucreries, aux teintureries, à la carrosserie.

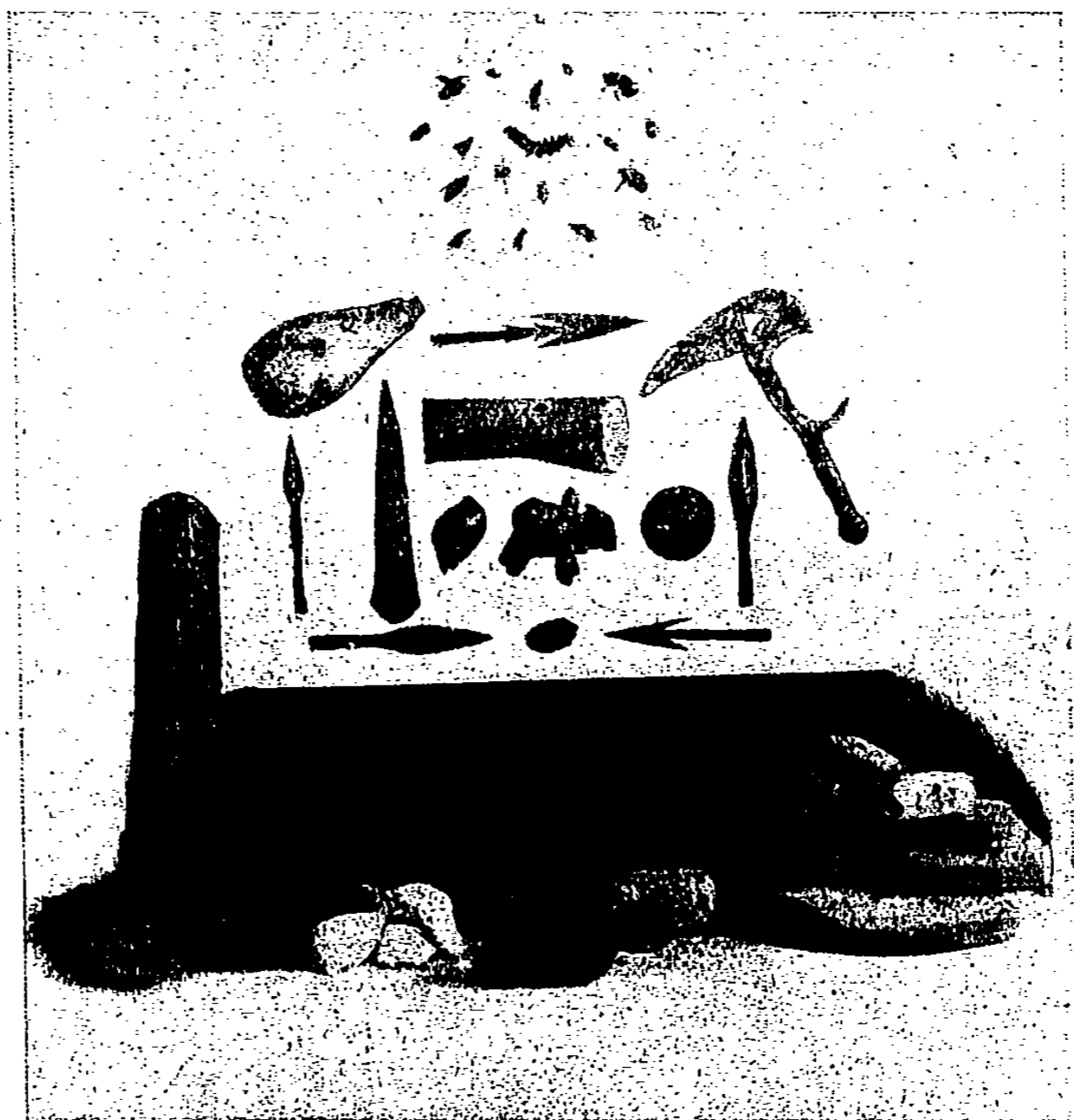
Mais lorsque s'imposa l'opportunité de fabriquer, tant le pneu de vélocipède que celui des voitures attelées, et même automobiles, le développement colossal des affaires obligea les dirigeants de la manufacture à faire, chaque année, de nouveaux agrandissements et à augmenter sans discontinuer leur personnel.

La progression fut en effet inimaginable. La maison employait à l'époque où l'on connut le Grand Pierre, soixante ouvriers environ. Elle en compte aujourd'hui plus de deux mille.

Quel chemin parcouru en dix ans! L'usine de Clermont-Ferrand a décuplé sa surface, centuplé ses moyens de production et encore ne peut-elle parfois suffire à la demande. Une activité inouïe y règne. Quiconque a séjourné récemment en Auvergne a pu voir circuler plusieurs camions automobiles chargés de pneus et qui évoluent incessamment entre l'usine et la gare de Clermont. Chaque camion fait environ quatre voyages à l'heure. En admettant qu'il transporte seulement dix enveloppes et autant de chambres à air à chaque voyage, cela fait quarante chambres et quarante enveloppes à l'heure. En huit heures, il transporte donc trois cent vingt enveloppes et autant de chambres. Or, il s'agit là de la tâche d'un seul camion. Que l'on juge de la quantité minimum d'enveloppes et de chambres qui sortent annuellement des usines Michelin. Pour donner une idée de l'importance du personnel, le portail d'accès des ouvriers, qui n'a pas moins de 8 mètres de large, est ouvert dix minutes avant l'heure d'entrée des ateliers, et il ne faut pas moins de ce temps pour permettre à tous de gagner leurs postes respectifs!...

Le caoutchouc et la statistique

La fabrication du pneumatique est certainement une industrie difficile et délicate, nécessitant des capitaux énormes, de l'outillage, du personnel et surtout la longue expérience spéciale qu'il faut pour réussir. Il s'ensuit donc qu'il n'est pas aisé d'improviser des concurrences...



OBJETS TROUVÉS DANS DES CAOUTCHOUCS BRUTS

La base fondamentale du bandage pneumatique est évidemment le caoutchouc, et souvent la question se pose de savoir si ce produit naturel se trouvera toujours en quantité suffisante pour satisfaire aux besoins sans cesse augmentant de l'industrie.

En effet, si l'on en croit la statistique :

Vers 1893, on estimait à 2 000 tonnes de caoutchouc la consommation pour les pneumatiques de bicyclettes. A l'heure actuelle, en raison du pneumatique d'auto, cette con-

sommation doit avoir plus que quadruplé. On peut estimer à près de 9 000 tonnes la quantité de caoutchouc consommé pour la fabrication des chambres à air, des pneumatiques de toutes dimensions et des pleins pour gros omnibus ou voitures lourdes. Ce serait donc près d'un sixième de la production totale du caoutchouc qu'absorberait l'industrie de l'habillage des roues.

Si l'on considère la période 1893-1905, on voit que l'augmentation de production en tonnes de caoutchouc brut a été seulement d'environ 12 000 tonnes.

L'industrie des pneumatiques, qui est venue se superposer aux applications déjà classées du caoutchouc, absorbant à elle seule 9 000 tonnes, il ne restait donc que 3 000 tonnes pour satisfaire à l'accroissement normal, pendant une décade, de l'ancienne industrie, chiffre notoirement trop faible. La hausse de la matière première occasionnée par ce surcroît de demande s'explique tout naturellement.

Si les choses devaient continuer ainsi, il y aurait à craindre une hausse tout à fait exagérée du caoutchouc brut, conséquence d'une véritable disette de la matière première. Cette situation préoccupait depuis longtemps les gouvernements intéressés et l'industrie du caoutchouc. A diverses reprises, déjà dès 1875, le gouvernement anglais, notamment, encourageait des essais de culture dans les colonies dont le climat paraissait devoir convenir à des plantations d'arbres à caoutchouc. Le gouvernement français avait fait de son côté des tentatives analogues avec un agent de culture nommé Pierre, malheureusement mort prématurément aux colonies.

On essaya aussi des compositions chimiques, mais les premières tentatives réussirent médiocrement, et, à l'heure actuelle, l'industrie ne peut encore compter que sur le caoutchouc de culture pour ses besoins futurs toujours croissants, que le caoutchouc de cueillette, dont la production tend plutôt à devenir stationnaire ou même, d'après certains experts, à diminuer, ne pourrait plus couvrir d'ici peu d'années.

Souhaitons longue vie et prolifique lignée à ce précieux caoutchouc de culture dans l'intérêt des tributaires de ce fameux coussin d'air devenu indispensable aux engins de locomotion.

Les procédés méticuleux de la fabrication Michelin

Toute industrie, en dehors de la partie proprement industrielle, c'est-à-dire de la fabrication elle-même, comporte une partie commerciale d'égale importance. Celle-ci consiste dans l'achat des matières premières et la vente des produits manufacturés. La matière première, mauvaise, ne peut donner de bons produits. L'industriel a donc une double surveillance à exercer à l'entrée et à la sortie de son établissement, aussi bien sur la qualité de ce qu'il achète que sur ce qu'il vend.

Or, écrit M. Gaston Sencier dans son intéressant ouvrage traitant de *la Fabrication des pneumatiques*, la vérification à l'entrée aux usines Michelin est particulièrement importante, puisqu'il s'agit de déterminer la qualité et la valeur de produits, d'origines très différentes et de qualités très inégales, venant des quatre coins du monde équatorial.

... Aussi, le caoutchouc brut, tel qu'il sort des mains des indigènes qui le récoltent,

est-il, à l'arrivée, examiné soigneusement par des laboratoires spéciaux qui font partie de l'usine... D'autre part, les toiles qui entrent dans les enveloppes pneumatiques font l'objet de vérifications minutieuses : des échantillons suffisants sont effilochés fil à fil et *chaque fil* subit un examen au point de vue de sa qualité et de sa force. De plus, au fur et à mesure de la fabrication, les objets ou les diverses pièces qui les composent sont



FABRICATION DU BANDAGE

rigoureusement éprouvés : les enveloppes pneumatiques subissent un premier examen avant la cuisson au four. Une fois vulcanisées et parachevées, on les examine une à une sur toutes leur surface.

A leur tour, les chambres à air sont soumises à une épreuve décisive : avant leur suture on les soumet à une forte pression intérieure. Un jet d'air comprimé dilate en ballon une petite portion du tuyau. C'est une hernie volumineuse et artificielle qu'on provoque en un point. En ce point, le tuyau de caoutchouc est élargi et arrondi de quatre à cinq fois son diamètre. Cette hernie est promenée de proche en proche successivement sur toute la longueur du tuyau. La moindre faiblesse et *a fortiori*, la moindre fissure sont immédiatement révélées.

Enfin, lorsque toutes ces vérifications de détail sont terminées, on monte les pneus

complets sur les jantes, on les gonfle et on les garde en magasin pendant deux mois tout gonflés. Ce stage est la dernière opération qu'ils ont à subir. Ce n'est qu'après sa fin que



ESSAYAGÉ DES CHAMBRES A AIR

le pneumatique est livré au client et va dévorer des kilomètres sur le macadam ou le pavé des grands chemins.

Comme dit la rumeur publique, le pneu est prêt à *boire l'obstacle...* et à le digérer !

Distinction méritée

Certes, la prospérité de la maison Michelin (cependant entravée dans son premier essai par le retentissant procès de Dunlop, qui revendiquait la priorité du brevet du pneumatique pris par lui en 1888 alors que le brevet R. W. Thomson, remontant à 1845, tombait dans le domaine public le 10 décembre 1860, procès d'ailleurs gagné en France par les manufacturiers de Clermont) était la légitime récompense des prodigieux efforts des deux belles énergies qui la dirigent ; néanmoins, c'est avec une réelle satisfaction qu'au mois de janvier 1898 on enregistrait dans les milieux sportifs la nomination de M. André Michelin au grade de chevalier de la Légion d'honneur.

Pour la première fois, le *Journal officiel* imprima l'éloge d'un fabricant de pneumatiques :

Il appréciait en effet ainsi l'œuvre de M. A. Michelin :

M. Michelin (André-Julien) fabricant de caoutchouc à Clermont-Ferrand et construc-

teur de charpentes en fer. Ingénieur des arts et manufactures. Ancien sous-chef du service de la carte de France. *Progrès réalisés dans la fabrication des bandages pneumatiques.*

Progrès ! sans aucun doute. Mais, ce que ne disait pas le *Journal officiel*, c'étaient les merveilleuses conséquences qui en résultaient et qui, surtout, allaient en résulter !

CHAPITRE XVII

Les Clients de la première heure

Chez les premiers constructeurs. — Enquêtes et commandes. — Le prospectus de Panhard et Levassor. — Lettres et clients. — M. Lucotte. — Attestations et témoignages. — M. Roger. — La voiture Benz et le riche Roubaisien. — Voyage de Paris à Roubaix. — Résultats du voyage. — Les premiers clients de Léon Serpollet. — Le passage du Saint-Gothard, en 1895, avec une voiture Peugeot. — Pannes à sensation. — Un pionnier : M. Léon Auscher. — Chez de Dion et Bouton. — Motocyclistes néophytes. — Le coût et l'entretien d'une voiture. — Ce que coûte une automobile. — Questions d'esthétique. — Le concours du « Figaro ». — Un article de M. Paul Arène. — Le concours des Magasins du Louvre.

Chez les premiers constructeurs. — Enquêtes et commandes

L'AUTOMOBILISME, au lendemain de l'Exposition de 1889, tenait tout entier dans ce double problème que devaient résoudre les hardis novateurs qui s'étaient imaginé audacieusement d'en faire une industrie :

Construire de bonnes voitures ;
Les vendre.

On a vu, par ce qui précède, comment la première question était résolue.

A la vérité, les créateurs avaient fait beaucoup, mais il restait encore beaucoup à faire, et si on leur doit des éloges, il ne faut pas omettre pour cela de féliciter les courageux et indulgents clients de la première heure, qui furent leurs précieux collaborateurs... à tous les points de vue :

Le prospectus de Panhard et Levassor

Nous avons sous les yeux un prospectus de la maison Panhard et Levassor, du mois d'octobre de l'année 1892, qui nous semble être le premier catalogue automobile des usines de l'avenue d'Ivry.

Il est bien modeste, si on le compare aux luxueuses publications éditées aujourd'hui : il est attrayant cependant.

Sur la page de couverture, d'un gris bleu cendré, ressort la raison sociale en lettres rouges bordées de blanc.

Une gravure coloriée représente la voiture à deux places, type classique de la maison, et l'on croit bien reconnaître Emile Levassor à la barre de direction, tandis qu'à ses côtés ce doit être Mayade, le fidèle contremaître.



PROSPECTUS DE PANHARD ET LEVASSOR (1892)

Au verso : encore des voitures avec des roues étrangement fines... mais qui ne sont que schématiques : un parasol à franges surmonte le duc à deux places et, nous assure le prospectus, « ce parasol qui est mis sur la voiture à deux places peut se mettre également sur les autres voitures ».

C'est là un souci de confort dont il faut savoir gré aux constructeurs, même à quinze ans de distance !

Lisons plus loin :

Mise en marche du moteur. — Elle se fait presque instantanément, en quelques minutes.

Ce n'est évidemment pas la mise en marche automatique ! Nous savons déjà par les gravures que la direction du véhicule s'effectue par l'intermédiaire d'un levier que le conducteur tient de la main gauche. Peut-être trouvera-t-on que MM. Panhard et Levassor s'avançaient un peu trop en déclarant :

Cette direction, en raison de la combinaison employée, est très douce et ne donne aucune fatigue.

Mais voici qui est mieux encore : le chapitre relatif à la vitesse :

Les voitures possèdent trois vitesses : une petite, une moyenne et une grande.

On règle généralement la grande vitesse à 17 kilomètres à l'heure, mais dans les pays plats ou peu accidentés, et surtout avec les voitures à deux places, on peut marcher plus vite et atteindre 20 kilomètres, mais ces grandes vitesses exigent, de la part du conducteur, une grande attention et ne sont pas toujours à conseiller.

« Ces grandes vitesses ! » N'est-il pas charmant d'y songer... aujourd'hui ?

Lettres et clients

Les prospectus ne séjournèrent pas dans les cartons, car les demandes de renseignements affluaient.

Bien avant même cette publication, MM. Panhard et Levassor avaient eu à répondre à de nombreuses enquêtes dont une bonne partie s'achevait par la vente d'une voiture.

1. Voici le prix des voitures Panhard et Levassor en 1892.

Voiture à quatre places, forme dog-cart.	5 000 fr.
Voiture à quatre places, forme wagonnette.	5 300
Voiture à deux places.	4 100
Voiture à deux places, avec petit siège à l'arrière.	4 300

Parasols : de 125 à 160 francs selon les dimensions.

Roues avec bandages en caoutchouc, plus-value :

500 francs pour les voitures à quatre places.

400 francs pour les voitures à deux places.

Dès le 15 mars 1892, M. Palmers de Groote, dont nous avons eu l'occasion de signaler l'intéressante invention, écrivait ceci à Levassor :

Château de Stevoort par Hasselt (Belgique), le 15 mars 1892.

Monsieur,

Il y a quelque temps, je vous ai écrit au sujet de vos moteurs pour traction.

Je trouve leur poids fort réduit, mais il me manque à leur égard certains autres renseignements.

Obtenez-vous une marche convenable sur route un peu mauvaise avec vos moteurs à quatre temps qui n'ont que deux cylindres ?

La marche n'est-elle pas par trop bruyante ? n'entend-on pas trop la décharge ?

Les gaz provenant de la combustion ne répandent-ils pas de trop mauvaise odeur ?

Une voiture à pétrole fonctionne actuellement dans les rues de Bruxelles et c'est surtout par les deux derniers points qu'elle pêche.

En attendant un mot de réponse, recevez, Monsieur, mes bien sincères salutations.

Ch. PALMERS DE GROOTE.

Un autre acheteur... éventuel pose les questions suivantes :

Je désire savoir si vous construisez dans ce genre une voiture légère (à deux places), son prix, sa dépense par kilomètre, sa facilité d'entretien, etc., etc.

En un mot, je désire savoir si une voiture de ce genre peut être réellement considérée comme réellement pratique pour une clientèle médicale.

Dans le cas où les renseignements seraient favorables, dites-moi si vous avez en magasin une voiture de ce genre ? Je me ferais un plaisir d'aller la voir.

Agréez...

Docteur G. LORIER, à Damery (Marne).

Ce fut évidemment la seule et courte époque où il y eut « chez Panhard », des voitures « en magasin »... Encore n'est-ce pas bien certain !

M. Lucotte

En effet, et le début dans l'automobilisme de M. Lucotte, l'un des plus notoires clients de la maison Panhard et Levassor, en est un exemple probant.

M. Lucotte, honorable commerçant retiré dès l'âge de trente-neuf ans, s'en était allé chez de Dion-Bouton, avec l'intention de commander une voiture à pétrole. Mais la jeune maison de Puteaux ne s'adonnait encore qu'à la vapeur, et, très aimablement, on adressa Lucotte à l'avenue d'Ivry, où il donna son ordre le 4 octobre 1892.

Or, quelques mois après seulement, le jour du Vendredi saint de l'année 1893, on lui livrait sa voiture avec laquelle il eut quelques aventures mémorables.

Il fallait tout d'abord obtenir le permis de conduite prévu par la réglementation nouvelle et passer l'examen devant M. Michel Lévy, qui, peu occupé à cette époque, voulut bien venir chercher Lucotte à son domicile.

On s'en fut, avec la voiture, chez Tenting, rue Curial. Tout d'abord, les gardes du Bois s'opposèrent au passage du véhicule; il fallut prendre par des rues plus ou moins encombrées, et à un moment donné Lucotte se trouva bloqué derrière une charrette qui marchait au pas.

— Comment allez-vous ralentir suffisamment? demanda M. Michel Lévy, assez inquiet.

— En « débrayant », répondit Lucotte.

— C'est vrai, convint l'ingénieur, je n'avais pas pensé à cela!

Pour la première fois, M. Michel Lévy examinait une voiture à pétrole.

Lucotte eut le permis de conduire 138. La série commençait à 100.

Ce chauffeur de la première heure, auquel Levassor avait bien recommandé de n'employer la « troisième », qui faisait du 18... que dans des circonstances exceptionnelles, étant parti à Pâques pour le Loiret vit refuser à Puiseaux l'entrée de l'hôtel à son véhicule que l'aubergiste considérait comme dangereux!



M. LUCOTTE

L'année suivante, se rendant à Pierreville, en Calvados, il fut poursuivi par des charretiers à coups de pierres, et n'assura son salut qu'en entrant dans la cour du presbytère...

Ah! les débuts n'étaient pas toujours drôles.

Les ravitaillements constituaient alors une grosse complication.

A Argentan, Lucotte eut une affaire terrible avec un épicier qui lui vendit de l'essence mêlée d'eau. Le commissaire de police intervint, commença par examiner curieusement la voiture, puis donna raison au chauffeur. Les temps ont changé.

Aussi on imaginera difficilement combien il y avait de difficultés à cette époque à obtenir de l'huile.

Le 1^{er} septembre 1893, Lucotte qui se trouve à Thorey-sur-Charny, écrit à Panhard et Levassor :

Je suis en Bourgogne avec la voiture, et sans huile, j'ai perdu ma provision.
 Veuillez donc, je vous prie, Messieurs, m'envoyer *un litre d'huile*, en colis postal, à mon nom, en gare de Saint-Thibault.
 Vous m'obligerez de le faire mettre en gare demain, pour que je le reçoive dimanche.
 Veuillez agréer...

L'huile pour moteur était un luxe, en 1893, si l'on en croit la facture que Panhard et Levassor envoyèrent par la suite à leur client !

2 septembre : 1 litre d'huile oléonaphte n° 1	0 fr. 90
— Emballage	1 fr. »
— Transport	0 fr. 80
Total	<u>2 fr. 70</u>

C'était pour rien !

Attestations et témoignages

Les constructeurs d'alors ne dédaignaient pas — tout au contraire — les attestations fournies par leurs clients et éprouvaient quelque plaisir à les publier.

La maison Panhard et Levassor en imprima, à cette époque, quelques-unes bien curieuses, notamment :

De M. A. de Fréville, agent d'assurances, Compiègne :

8 avril 1893.

Je suis satisfait de votre voiture très pratique et dont je me sers journellement...
 Je fais autant de propagande que possible, et comme je n'ai pas un prospectus, vous pouvez m'en adresser une douzaine.

De M. l'abbé Fortin, curé de Brestot (Eure) :

24 mai 1893.

Le jugement et l'appréciation, que je porte sur votre voiture, sont tout à votre louange. Je la dirige et la fais évoluer absolument à ma fantaisie. Elle est très souple dans ses mouvements et d'une conduite facile. Je ne mets pas cinq minutes à la mettre en route. En un mot j'en suis tout à fait maître. Je suis donc heureux de faire ces constatations et d'ajouter que la solidité répond à l'élégance.

De M. Mors, ingénieur-constructeur, 8, rue des Marronniers; Passy-Paris :

27 novembre 1893.

C'est avec plaisir que je vous donne ci-dessous mon appréciation sur votre voiture automobile mue par un moteur à pétrole.

Je viens d'achever avec la voiture que vous m'avez livrée en septembre 1892, 8000 kilomètres, et cela sans avarie ou accident; j'ai bien écorché par-ci par-là ma peinture, mais ni la carrosserie ni le mécanisme n'ont bougé.

M. Roger. — La voiture Benz et le riche Roubaisien

Tous les constructeurs n'avaient pas la même chance que la maison Panhard et Levassor; tous les clients n'étaient pas aussi enthousiastes.

Pour n'en citer qu'un exemple, nous ne retiendrons que l'histoire assez tragique d'un voyage de Paris à Roubaix accompli en trois jours sur une voiture livrée par Emile Roger, histoire qui trouva d'ailleurs son épilogue devant le Tribunal de commerce.

Un riche Roubaisien, que nous ne désignerons pas autrement, avait acquis de M. Roger, une voiture à deux places vis-à-vis, munie d'un moteur de 4 chevaux, moyennant la somme de 6 800 francs.

Comment fonctionna le véhicule? C'est ce que nous apprend la pittoresque relation de voyage que fit son propriétaire en présence de l'expert désigné par le Tribunal afin de débrouiller cette complexe affaire :

Je me suis rendu, dit-il, à Paris le 6 septembre, quand j'ai été avisé que la voiture était prête, et j'ai fait un essai dans l'automobile vis-à-vis, avec le mécanicien Gaillot; nous avons fait une soixantaine de kilomètres et tout a bien marché.

Le lendemain 7 septembre, au matin, M. Roger m'a fait signer un papier, sur lequel je me déclarais satisfait de la voiture; nous sommes sortis avec la voiture dans Paris, elle a chauffé légèrement. Le 7 septembre après-midi et le 8 toute la journée, la machine est restée à l'atelier de M. Roger pour être vérifiée, et le 9 septembre, nous nous sommes mis en route, vers midi, pour Roubaix. Gaillot conduisait la voiture, et j'étais avec lui, accompagné de mon fils et de mon domestique. A peine étions-nous sortis de Paris, que malgré l'eau froide emmagasinée, la machine chauffait; dès lors, pendant tout le voyage, il ne s'est pas passé une demi-heure sans qu'un arrêt soit rendu nécessaire par suite d'un échauffement exagéré.

Le 9 septembre, nous avons couché à Beaumont,

Le 10 — — — Clermont,

Le 11 — — — Montdidier.

C'est dans cette ville que, fatigué de cet insuccès, car nous pensions faire le trajet total de Paris à Roubaix, en trois journées, mon fils et moi avons quitté la voiture pour rentrer à Roubaix par le train, laissant le mécanicien Gaillot continuer le voyage avec le domestique.

Le dimanche 13, la voiture est amenée à Roubaix à quatre heures et demie du soir; depuis que nous l'avons quittée, elle n'avait cessé de fonctionner mal et mon domestique devait pousser derrière dans les côtes.

C'est le 13 au matin, alors que j'ignorais encore que la voiture allait arriver, que j'ai écrit à M. Roger la lettre que vous trouverez au dossier, et par laquelle je formule mes plaintes.

Le lundi 14, j'ai dit à Gaillot : « Démontez la machine, et tâchez de trouver le défaut; je lui ai donné comme aide, mon chef mécanicien.

Le 15, vers neuf heures du matin, Gaillot m'a dit qu'il avait trouvé ce qui empêchait le fonctionnement de la machine; il avait retiré, en effet, un petit gravier du tuyau de circulation d'eau.

Le même jour, Gaillot remonte la machine, et, à onze heures, nous partons à quatre personnes; la machine va toujours de mal en pis; à 55 kilomètres de Roubaix, nous étions obligés de nous arrêter, impossible de faire fonctionner la voiture; nous avons dû réquisitionner un cheval pour la faire ramener.

Gaillot a prétendu que c'était le brûleur électrique qui était détérioré, mais je lui ai défendu de toucher de nouveau à la machine.

Le propriétaire de la malchanceuse voiture fortifia ses dires d'un très curieux tableau de marche que nous n'hésitons pas à publier.

Il édifiera les chauffeurs modernes que la moindre anicroche surprend et désespère.

Voyage de Paris à Roubaix, les 4 et 5 avril

	Heures.	Distance de Paris.		Arrêts.	Prise d'eau.	Prise d'essence.
4 avril	6 ^h 25		Départ de Paris		35 l.	13 aut.
Il pleut et il fait vent sud-ouest. faible	8 ^h 10		A. Auvers-sur-Oise. Arr. Les 2 courroies sont tendues	27 m.	20 l.	
	8 ^h 37		D. Anvers-sur-Oise. Dép. L'Ile-Adam (passage) . . .			
	9 ^h	33	3 rechargements de route de 200 mètres, 1 à la descente, 2 à la montée . .			
	9 ^h 34		A. Beaumont	26 m.	20 l.	10 ord.
	10 ^h		D. —			
			Entre Beaumont et Neuilly la boîte à billes de droite chauffe	5 m.		
La pluie cesse.	11 ^h 45	64	A. Mouy, déjeuner.	1 ^h 37	15 l.	
	1 ^h 22		D. —			
	2 ^h 15	75	Clermont (passage)			
Le vent tourne	3 ^h 15	90	A. Saint-Just	30 m.	15 l.	10 aut.
	3 ^h 45		D. —			
			Entre Saint-Just et Montdidier, rechargement de route, 300 mètres			
	5 ^h	110	A. Montdidier, changement d'accumulateur	20 m.		
	5 ^h 52		D. Montdidier	27 m.	9 l.	10 aut.
	7 ^h 15	134	A. Rosières			

	Heures.	Distance de Paris.		Arrêts.	Prise d'eau.	Prise d'essence.
			DINER ET COUCHER			
5 avril	6 ^h 30		D. Rosières		35 l.	
Fort vent du nord.	8 ^h 15	157	A. Albert	20 m.	10 l.	10 aut.
	8 ^h 40		D. —			
	11 ^h 20	191	A. Arras	1 ^h 35	18 l.	10 stel.
			DÉJEUNER			
	12 ^h 55		D. Arras			
	2 ^h 53		A. Carvin	19 m.	11 l.	8 ord.
	3 ^h 12		D. —			
Fort vent du nord.	4 ^h 25	239	Entrée à Lille (sans arrêt).			
	4 ^h 39		Sortie de Lille —			
	5 ^h 30	250	A. Roubaix			
Il restait 24 litres d'eau et 7 litres d'essence						
				52		
			Totaux	5 ^h 19	6 ^h 11	188 l. 71
			A déduire, le reste.			24 l. 7
			Quantités consommées			164 l. 64
Le trajet de Paris-Roubaix est fait en 23 ^h 50 — 5 ^h 19 = 18 ^h 31.						

Résultats du voyage

La durée du voyage, défalcation faite seulement des arrêts nécessités par les deux déjeuners des voyageurs, a été de 23 h. 50 minutes — 3 h. 12 minutes, soit. . . 20 h. 38

La durée du voyage défalcation, faite du temps consacré à la prise d'eau et d'essence, a été de 20 h. 38 minutes — 2 h. 7 minutes, soit. 18 h. 31

La durée de marche effective, défalcation faite du temps consacré à des réparations d'entretien, a été de 18 h. 31 minutes — 52 minutes, soit. 17 h. 39

Eau. La quantité emmagasinée chaque matin au départ a été de 35 litres, soit pour les 2 jours 70 litres. On a pris en route, à huit reprises différentes 118 litres et il restait 24 litres en arrivant à Roubaix.

	Ord.	Stellino	Motonaphta, essence spéciale
<i>Essence.</i> On a chargé au départ.			13 litres
— On a pris en route.	18 litres	30 litres	10 —
	48		48 —
	Total		71 litres
Il restait à l'arrivée			7 —
Quantité consommée.			64 litres

On a donc consommé, pour faire 253 kilomètres :

Essence spéciale pour automobiles, Motonaphta	23 litres.
- Stellite	27 —
- ordinaire	14 —
Total	64 litres.

Tout commentaire serait superflu !

Les premiers clients de Léon Serpollet

Si les constructeurs de voitures avaient — à quelques exceptions près — des clients convaincus et animés d'une belle ardeur, les fabricants de véhicules à vapeur comptaient aussi des partisans enthousiastes.



... EN TOILETTES CLAIRES, SUR DES VOITURES
AU CHARBON !...

Léon Serpollet, « l'apôtre », possède à son actif bien des conversions.

Ce furent d'abord, tout au début de l'ère automobile, des personnages officiels : Mme et M. Poubelle (alors préfet de la Seine), Mme et M. Récipon (député d'Ille-et-Vilaine), M. Lassère, député, qui ne craignirent pas d'entreprendre, en toilettes claires, sur des voitures au charbon, le voyage de Paris... au Pavillon Henri IV, à Saint-Germain.

Un autre tout premier client de Serpollet fut le baron de Klopstein, alors officier de dragons :

Celui-ci, lorsqu'il entendit la corne d'appel annonçant la livraison si attendue de sa voiture, au camp de Châlons où il se trouvait en manœuvres, éveillé en sursaut au moment de sa sieste, s'élança par la fenêtre, n'ayant pour tout costume que son képi, sa chemise et un caleçon, bondit sur sa voiture, et, oubliant sa tenue, alla présenter ainsi son véhicule au colonel.

Une troisième voiture fut vendue à M. Gaston Menier. Serpollet se rendit un jour à Melun, avec son client, alors conseiller de Seine-et-Marne, et M. Jeantaud, un nom aussi de l'automobile, celui-là.

De Melun, après la séance du conseil, les touristes partirent pour le château de Reuilly, à M. Menier. Quel joli voyage, au clair de lune !

C'étaient des émotions d'automobilistes toutes neuves, qu'ils éprouvaient. M. Jeantaud s'écria, au moment où l'on passait dans la belle forêt de l'Echelle : « Quelle féerie, on se croirait en plein Jules Verne ! »

Un peu plus loin, un grincement insolite rappelait à la réalité : une roue commençait à se déboîter.

Il fallut prendre un poteau de barrière, à la grille du château de Ferrières, à M. de Rothschild, pour remboîter la roue.

... Mais ce sont là détails qui n'affectaient pas autrement les hardis pionniers de la locomotion nouvelle ! Bien mieux, ces aventures constituaient un charme de plus !!!

Le passage du Saint-Gothard, en 1895, avec une voiture Peugeot

Les Fils de Peugeot frères possédaient aussi d'intrépides clients. L'un d'eux, M. le comte Cognard, eut, dès 1895, l'honneur de franchir le Saint-Gothard en voiture à pétrole, et fut au cours de ce voyage le héros d'une plaisante aventure.

Les automobilistes étaient rares à cette époque, notamment dans les Alpes.

Tandis que le véhicule ascensionnait courageusement la rampe en lacets aboutissant au sommet du col, les automobilistes furent croisés par un militaire suisse dont le cheval éprouva certaine répulsive émotion à la vue de l'engin à pétrole.

Le cheval se calma vite, mais il n'en fut pas de même du cavalier qui, non content d'invectiver les touristes et fort de l'autorité que lui conférait sans doute son uniforme, déclara qu'il allait téléphoner au village prochain pour qu'on mît à l'amende le propriétaire de la voiture.

Il téléphona, en effet ; mais on entendait déjà fort mal au téléphone à cette époque, et le directeur du bureau de poste qui cumulait ces fonctions avec celles d'hôtelier comprit qu'il s'agissait de mettre des... *chambres* à la disposition de voyageurs qui allaient arriver en automobile... ce qu'il s'empressa de faire.

Et l'on juge de la stupéfaction du comte Cognard lorsque, en pénétrant dans Airola, il fut reçu avec les égards les plus déférents tandis qu'il s'attendait à un tout autre accueil !

Au cours de son voyage, le comte Cognard se fit délivrer plusieurs attestations de la remarquable performance qu'il accomplissait si heureusement.

Il obtint des témoignages écrits des municipalités d'Airola, de Tras-

quera (province de Domo d'Ossola), de Brique et d'Andermatt; cette dernière ainsi conçue :

Nous soussignés, attestons sincèrement que M. le comte et Mme la comtesse de Cognard avec un mécanicien, plus 75 kilos de bagages et un chien de garde, ont pu franchir le Gothard avec leur voiture à pétrole Peugeot sans aucun secours que le moteur du quadricycle.

Andermatt, le 18 août 1895.

Pannes à sensation !

D'autres voitures, par exemple, fonctionnaient moins bien, ou alors

étaient victimes d'exceptionnelles malchances.



L'AUTO EN PANNE

Bien des Parisiens ont encore présents à la mémoire le tragi-comique incendie de la voiture Benz des magasins du Chat-Noir dont la décoration bizarre était rapidement devenue populaire.

Un jour, sur le boulevard Haussmann, cette voiture prit feu sous un prétexte ignoré, et longtemps, du milieu des

nuages de fumée qui s'élevaient au-dessus des flammes, on vit émerger la silhouette diabolique d'un immense chat noir en métal surmontant l'appareil, qui, chauffé au rouge, se tordait dans des contorsions véritablement émouvantes !

La presse parisienne, sans cesse railleuse, s'amusa fort d'une autre aventure survenue à la voiture automobile d'un photographe, pendant la semaine de Noël, en 1897.

Cette voiture était arrêtée au beau milieu du boulevard des Italiens, en face de la rue Louis-le-Grand. Le moteur ne marchait plus par suite du manque d'essence.

Rassemblement, arrivée d'un agent qui invite le chauffeur à « circuler » ! Il n'y avait d'autre solution que de pousser la voiture à la main.

Le conducteur oriente sa direction vers la rue Louis-le-Grand : l'auto démarre avec difficulté, mais, la déclivité du sol aidant, la voici qui s'emballa et vient, franchissant le trottoir, buter dans un candélabre-affiche où flamboie le nom du Casino de Paris. Le candélabre tombe sur une baraque du jour de l'an dont la toiture s'effondre sur le camelot qui vendait — ô ironie — des voitures automobiles marchant toutes seules, pour la modeste somme de 1 fr. 75 !!!

Un pionnier : M. Léon Auscher

M. Léon Auscher compliqua sa carrière de client de la première heure, des déboires inhérents à la profession de constructeur de début.

Carrossier, pour ainsi dire de naissance, et uniquement préoccupé de la fabrication des véhicules hippomobiles, il fut un jour, en 1892, sollicité par le prince de Sagan, avec lequel il était lié, d'imaginer une voiture automobile dans laquelle le célèbre boulevardier pourrait s'exhiber au Bois... sans déchoir.

L. Auscher sortait de l'École centrale, mais il voulut néanmoins s'adjoindre un spécialiste, et prit avec lui M. Raoul Pictet qui avait une *idée*.

L'idée consistait en un moteur à air chaud. On construisit l'appareil dans un petit atelier du quartier des Ternes. Le moteur, aux essais, ne partit pas, mais dégaga une telle chaleur au foyer qu'on aurait pu cuire un bifteck à un mètre de distance.

Coût : 10 000 francs et deux années de perdues.

A quelque temps de là, Léon Auscher fit une nouvelle expérience — en simple amateur cette fois, mais qui aurait dû le dégoûter de l'automobilisme... s'il n'avait été bâti comme tous les autres qu'empoignèrent cette passion!

Un déjeuner était organisé à Saint-Germain ; les dames devaient s'y rendre par le train ; les messieurs, dans une voiture à moteur Daimler 3 HP. 3/4 appartenant à l'un deux :

— Tu vas voir comme ça monte les côtes, assura le propriétaire du véhicule à M. Léon Auscher, quelque peu sceptique.

En effet : sitôt le pont du Pecq franchi on fit 5 mètres en avant... et 10 mètres en arrière.

— C'est l'élan qui nous manque, pensa le propriétaire.

On fut en chercher au loin.

On revint à belle allure : au bout de 10 mètres de rampe, la voiture rétrograda du double... Cela dura longtemps; jusqu'à trois heures de l'après-midi, et, lorsque les chauffeurs eurent atteint la terrasse enchantée de Saint-Germain, tout le monde avait déjeuné.

Combien ces drames d'autrefois nous semblent petites choses aujourd'hui!!! Et j'aime à croire que M. Léon Auscher, à la tête aujourd'hui de la plus importante des fabriques de carrosseries, mais qui en dépit de ses occupations, demeure un fervent adepte du tourisme, qu'il pratique avec passion à ses moindres loisirs, n'a pas gardé un mauvais souvenir de ses tout premiers débuts de chauffeur.

Chez de Dion et Bouton. — Motocyclistes néophytes

Les voitures automobiles ne furent pas seules à perturber l'existence, jusqu'alors paisible et sans soucis des hommes amis du sport et des inventions nouvelles : il y eut aussi les motocycles.

La connaissance du motocycle était complexe. Il fallait, outre certaines notions de mécanique, posséder dans une mesure relative la compétence de l'acrobate.

La plupart des gens savaient monter à bicyclette, ce qui constituait un défaut grave, la conduite du motocycle étant fort opposée à celle de l'engin à deux roues.

De Dion et Bouton, promoteurs—créateurs du tricycle à pétrole, furent témoins souvent de pittoresques incidents :

Un de leurs premiers clients, le duc de Santo-Moro, fut, à ses débuts, droit dans un mur! M. Deutsch (de la Meurthe) qui se croyait sûr de lui, car il excellait à mener une bicyclette, ne fit pas mieux pour commencer.

Mais le tricycle provoqua d'autres aventures :

M. Wolff, de Saint-Étienne, qui fabriquait des sachets parfumés, s'étant senti une irrésistible vocation pour le tricycle à pétrole, avait commandé à la maison de Dion-Bouton l'objet de ses rêves.

Au moment d'en prendre livraison, il se fit expliquer le maniement de l'appareil et aussi renseigner sur les diverses éventualités fâcheuses qui pouvaient se produire.

Tandis que parlait le technicien délégué aux explications, M. Wolff, à l'instar d'un reporter, notait scrupuleusement tout sur un calepin.

Puis, le motocycliste amateur, mais documenté, partit bravement pour Saint-Étienne par la route.

Il arriva sans encombre à Montgeron et y déjeuna. Mais après, impossible de démarrer

M. Wolff prend le train, vient à l'usine, expose le cas. On n'y comprend rien et M. Delieuvin, neveu de Bouton, personnage compétent, part avec le client pour Montgeron.

M. Delieuvin, mis en présence du mystérieux tricycle, tourne la poignée-contact, pédale... le moteur ronfle.

Stupéfaction de M. Wolff.

— Aviez-vous tourné la poignée, demande le délégué aux pannes, de la maison de Dion-Bouton.

Et M. Wolff de répondre après avoir feuilleté son carnet.

— Ma foi non, ce n'était pas marqué sur mon petit livre...

M. Wolff, depuis lors, s'est perfectionné et je ne crois pas me tromper en disant qu'il est aujourd'hui l'un des principaux représentants de MM. de Dion et Bouton pour la région stéphanoise.

La première voiturette-remorque adaptée à un tricycle à pétrole¹ fut imaginée par M. Didier... par sybaristisme, et voici dans quelles conditions :

M. Didier avait acheté aux constructeurs de la rue Ernest un tricycle à pétrole.

Bouton rencontra un jour M. Didier qui lui confia :

— Le tricycle à pétrole c'est fort joli, mais j'en tomberai malade... voyez comme j'ai maigri; sans cesse pédaler et à toute allure, c'est exténuant...

— Le moteur ne fonctionne-t-il pas? interrogea anxieusement M. Bouton.

— Au contraire, trop bien! Mais c'est ma femme qui monte sur le tricycle et moi... je suis à bicyclette.



UNE MOTOCYCLISTE

1. La véritable première voiturette-remorque date de 1888. Elle était adaptable au tricycle à vapeur de Dion-Bouton-Trépardoux, licence Merelle. On lit en effet, à la page 5 du premier catalogue établi par Merelle, ces lignes :

« Nous fournissons au prix de 350 francs une remorque suspendue qui s'attelle derrière cette machine et porte deux personnes et 40 kilogrammes de coke. »

A quelque temps de là, Didier vint triomphalement dire à Bouton qu'il avait trouvé la solution.

Une voiturette à deux roues attachée à l'arrière du tricycle dans laquelle prenait place Mme Didier, tandis que lui menait l'attelage.

On sait quelle fut dès lors la vogue des « remorques » qui précédèrent un peu l'invention de l'avant-train démontable.

Le coût et l'entretien d'une voiture

De ces quelques incidents choisis, croyons-nous, parmi les plus typiques, résulte un fait indiscutable : c'est que, en dépit de l'imperfection des véhicules, on pouvait déjà s'en servir.

Les clients étaient-ils nombreux? Beaucoup plus qu'on ne l'imagine évidemment. Les livres des principales maisons de construction en font foi.

C'est ainsi que, au 1^{er} septembre 1895, Panhard et Levassor avaient vendu deux cents voitures. Les Fils de Peugeot frères, deux cents aussi. Émile Roger, concessionnaire de Benz, en avait écoulé une centaine et cinquante autres véhicules provenant de diverses fabriques circulaient en France.

On comptait donc, il y a plus de dix ans, cinq cent cinquante voitures, pour le moins, actionnées par un moteur mécanique.

A combien pouvait revenir à leurs propriétaires l'entretien de ces voitures?

C'est une question scabreuse, que nous n'oserions soulever si ce n'avait déjà été fait, dès février 1896, par M. Paul Meyan, dans *la France automobile*.

A la vérité, l'auteur autorisé du budget comparatif de dépenses occasionnées par la voiture à chevaux et l'automobile, ne manque pas d'optimisme : c'est ainsi qu'il prévoit l'amortissement du prix d'achat de l'automobile en vingt ans.

Il est à craindre — ou à souhaiter — que M. Meyan ait, depuis, vendu sa voiture et même perdu sa trace, sans quoi nous lui aurions donné rendez-vous... en 1916... pour voir.

En tout cas, voici le budget proposé :

Ce que coûte une automobile

Une voiture avec deux chevaux à Paris.

Acquisition des deux chevaux	2 500 fr.
Harnachement	500
Voiture	2 000
Total	5 000 fr.

Entretien en supposant 250 jours de marche à raison de 60 kilomètres par jour.

Location d'écurie et remise à Paris	1 000 fr.
Un cocher à 180 francs par mois	2 160
Nourriture de deux chevaux	2 000
Ferrage, vétérinaire, bourrelier, amortissement en vingt ans de la voiture	100
Dépréciation des chevaux	500

Total de dépense annuelle 6 360 fr.

Une automobile moteur de 4 chevaux.

Acquisition	6 000 fr.
Total	6 000 fr.

Entretien en supposant 250 jours de marche à raison de 60 kilomètres par jour.

Location d'une remise	500 fr.
15 000 kilomètres parcourus à raison de 0 fr. 05 par kilomètre	750
Nettoyage de la voiture (deux heures à 0 fr. 50 l'heure)	250
Amortissement du capital en vingt ans	300
Réparations diverses	350

Total de dépense annuelle 2 150 fr.

Questions d'esthétique. — Le concours du « Figaro »

Dans ce ciel sans nuages sous lequel s'épanouissait l'automobilisme naissant, il y avait cependant un point noir.

Question d'esthétique qui, pour être évidemment secondaire, n'en avait pas moins son importance.

Elle fut posée pour la première fois, croyons-nous, en 1894, aux dépens du pauvre Serpollet par M. Louis Lockert qui, dans *le Technologiste* du mois de mars 1894, s'exprimait ainsi :

M. Serpollet vient de créer un nouveau type de voiture à vapeur de beaucoup plus important que les tricycles précédemment présentés au public.

Ce véhicule affecte la disposition d'un phaéton à sept places ; il est porté sur trois roues : deux motrices à l'arrière, une motrice à l'avant.

M. Serpollet a cherché à dissimuler autant que possible le mode de propulsion de son véhicule en essayant de faire une voiture à vapeur ressemblant à une voiture à moteur animé. Nous croyons qu'il y a mieux à faire et qu'il faut rompre avec ces errements. La voiture automobile à vapeur ne peut pas plus ressembler à un cabriolet qu'une locomotive à une charrette à bœufs et doit avoir un aspect spécial en rapport avec la puissance employée et les services qu'elle doit rendre.

Trois ans plus tard, on lisait dans *le Figaro* du 17 novembre 1894 :

Une seule chose, à mon avis, empêchera les gens riches soucieux de l'élégance de se servir de ces voitures : c'est leur affreuse forme. On n'a fait jusqu'à présent que supprimer les chevaux et l'œil involontairement les cherche devant le siège du cocher.

Ce n'était d'ailleurs qu'une entrée en matière pour nous informer que le plus parisien des journaux quotidiens allait ouvrir un concours de projets de voitures automobiles :

Un prix de 100 francs était affecté à chaque dessin primé qui serait en outre publié.

Le programme du *Figaro* était ainsi conçu :

« Habituer le regard à ne plus chercher les chevaux devant la voiture. Remplacer l'affreuse forme de voitures actuelles par un modèle élégant, original et pratique. »

Le *Figaro* s'adressait plutôt aux artistes qu'aux gens du métier, aux dessinateurs professionnels.

Ce fut un mal, jusqu'à un certain point, car les artistes d'alors n'ayant qu'une notion très sommaire des exigences mécaniques de la voiture automobile, conçurent des chars fantastiques, parfois gracieux, souvent d'une fantaisie par trop exagérée, mais absolument irréalisables et dont l'exécution matérielle eût été incompatible avec la disposition obligatoire des divers organes.

Les premières voitures automobiles étaient assurément fort laides.

Les concurrents du *Figaro* tombèrent dans l'excès contraire en esquissant des carrosses dignes de transporter les rois de féeries du théâtre du Châtelet, mais non de véhiculer de vulgaires humains vivant la vie moderne de la fin du dix-neuvième siècle.

Le 16 mars 1895, le *Figaro* publiait les résultats du concours¹ ;

Pour remplacer le siège du cocher, écrit à cette occasion M. John Grand-Carteret, ce siège si laid et si ridicule en sa nudité, la plupart des concurrents avaient placé quelque chimère semblable à celles des galères du grand roi ou à la fourche qui défend la proue des gondoles ou bien des dragons ailés, des cygnes, des sirènes, des sphinx, des tigres, des lions ; tout l'arsenal des animaux emblématiques défile ainsi...

Le prince de Sagan, un des concurrents, fut particulièrement bien inspiré en prenant comme type de ses modèles la chaise à porteur et le traîneau et en plaçant à l'arrière comme pour un handsome cab, le siège du cocher mécanicien.

Le concours du *Figaro* n'obtint qu'un succès d'estime et de curiosité, car il ne semble pas que les constructeurs se soient inspirés des dessins publiés.

1. Onze projets furent primés par le *Figaro*.

M. Jeantaud, mieux placé que personne pour imaginer le type de voiture idéal, puisqu'il était à la fois constructeur et carrossier, faisait, deux ans après, soit en 1896, ces réflexions :

Au début, j'ai cherché comme tant d'autres à corriger par l'ornementation de l'avant de la voiture, le manque de grâce artistique amené par la suppression des chevaux. Après réflexion, j'ai dû abandonner cette voie pour rentrer dans la recherche d'un style plus simple et plus sobre : il faut, à mon avis, attendre de l'habitude, la possibilité pour l'œil de trouver gracieuse la voiture non attelée.

Un article de M. Paul Arène. — Le concours des Magasins du Louvre

Enfin, dès l'année précédente, M. Paul Arène avait spirituellement raillé l'esthétique des voitures automobiles au cours d'un dialogue imaginaire avec un vieil artiste :

Sans médire d'aucun corps d'état, voyons par quelle étrange folie le problème étant d'établir un véhicule destiné à marcher sans cheval, ces messieurs le conçoivent-ils exactement le même que si un cheval ou deux chevaux devaient s'atteler devant ?

Cela ne te paraît-il point la négation même de l'art et de son principe fondamental qui est de revêtir tout produit du travail humain, soit marmite, soit cathédrale, soit voiture automobile d'une forme appropriée à sa fonction ?

Nos anciens connaissaient ces choses ; ils ont voulu et su créer. Mais aujourd'hui les procédés sont plus simples.

Vous voulez une automobile ? Parfait ! Au lieu de se fatiguer l'imagination, on va prendre le premier fiacre à galerie venu, couper brancards et avant-train et mettre dedans un tournebroche.

De là, ces camuses machines d'allure inquiétante et larvaire, qui, vision de cauchemar, s'en vont cheminant sur le ventre, comme des escargots décapités.

En 1897, la forme de l'automobile fut encore un prétexte à un concours, ouvert cette fois par les Magasins du Louvre, sous la présidence de M. Frantz Jourdain.

Les dessinateurs devaient tenir compte et de l'esthétique et des exigences particulières de l'automobilisme.

M. Pierre Selmersheim conçut une étrange voiture, sorte de « catapulte mouvante » fort capable d'épouvanter les chevaux et les petits enfants, mais laissant fort à désirer, croyons-nous, au point de vue de l'aménagement pratique.

On attribua à cette œuvre une mention spéciale et le rapporteur dut ensuite clôturer le concours.

Décontenancé, déclare-t-il, de la sagesse excessive des concurrents et de la banalité de la plupart des envois.

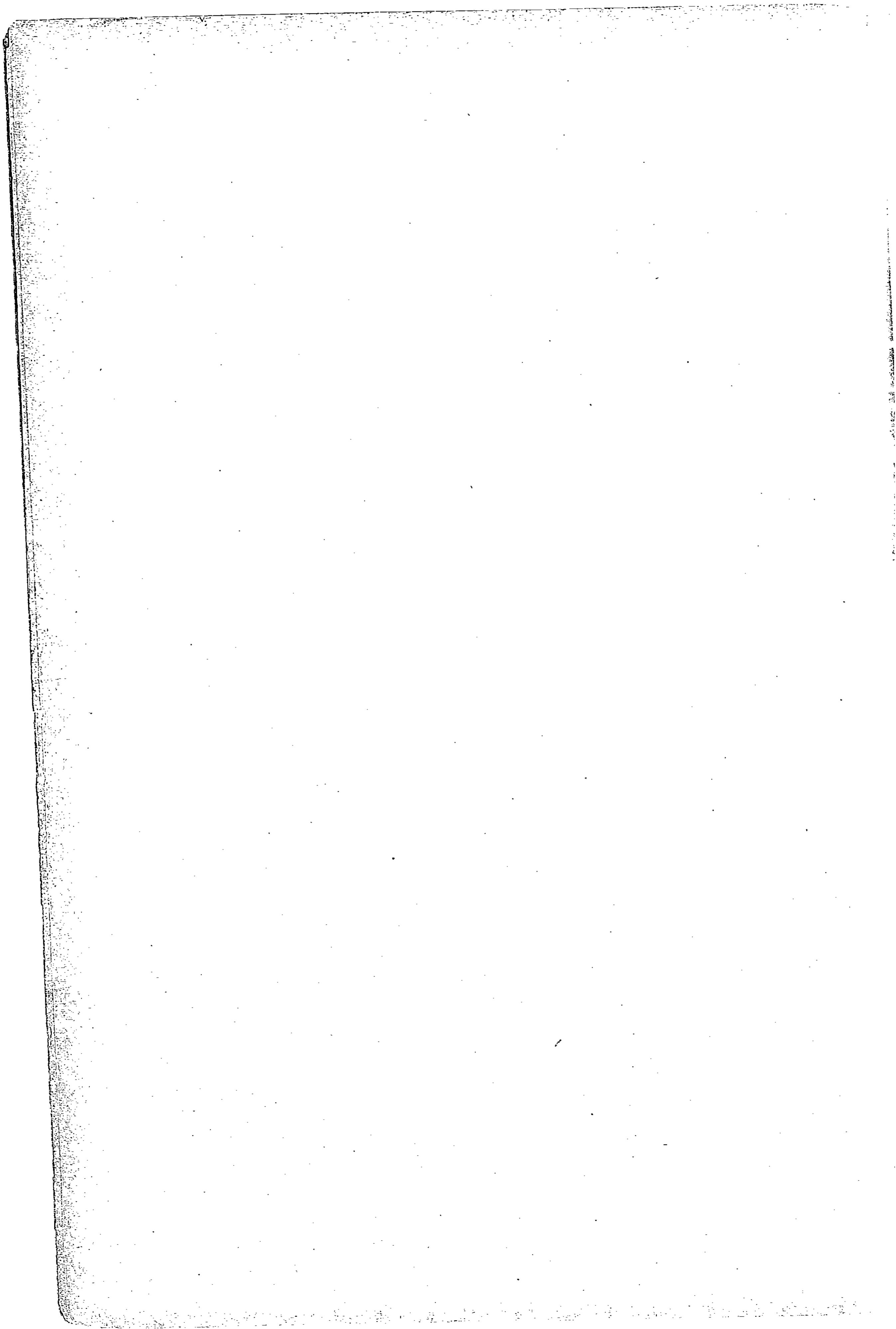
Il fallait décidément attendre l'accoutumance de l'œil aux véhicules nouveaux et surtout ne pas chercher à donner à l'automobile l'allure d'une voiture attelée, encore moins d'un carrosse ou d'une gondole vénitienne.

La « machine », dans la sobriété de ses lignes, peut avoir sa beauté. Nul ne le conteste aujourd'hui.

QUATRIÈME PARTIE

La Vitesse et sa griserie

**Paris-Rouen. — Paris-Bordeaux. — L'Automobile-Club
de France. — Paris-Marseille. — Paris-Dieppe. — Paris-
Amsterdam. — Le Tour de France.
De trente à cent à l'heure. — Le « pneu boit l'obstacle ».**



CHAPITRE XIIIⁿ

Le Concours de Paris-Rouen (1894)

L'orientation. — Vers la vitesse. — Le concours du « Petit Journal ». — Jean sans Terre. — Le règlement. — Les engagements. — 102 inscriptions! — Les éliminatoires. — Le grand jour de l'épreuve. — Sur la route. — L'arrivée à Rouen. — Le palmarès. — L'opinion de la presse. — Heureux hasard! — M. le baron de Zuylen. — Marinoni.

L'orientation. — Vers la vitesse

L'INDUSTRIE automobile moderne est désormais née et bien née. Toutefois, une grave question se pose : dans quelle direction orienter son activité?

Trois synthétiques marraines prétendent à tenir sur les fonts baptismaux le nouveau-né.

L'industrie du poids lourd appliqué aux transports en commun ou aux transports de marchandises; la locomotion mécanique sur les voies navigables; la vitesse.

La première — de beaucoup la plus vieille — est d'origine anglaise. Elle remonte à 1830 et se prévaut de ses grands ancêtres Gurney, Hancock, etc., pour promettre à l'automobilisme contemporain un avenir économique des plus importants.

La seconde, mise en valeur par des récentes expériences de Daimler, assure l'engin mécanique d'une existence paisible, sûre, presque bourgeoise, sinon de nature à bouleverser l'équilibre du monde moderne.

La troisième... ah! la troisième.

Ah! la troisième, écoutez-bien : comme dans *la Belle Hélène*, elle n'apportait rien qu'un passé vierge et un avenir des plus incertains.

Mais c'était « la vitesse », c'est-à-dire la griserie, l'extase, la lutte folle, le tournoi chevaleresque, l'esprit français, tout à la fois!

C'était aussi, sans que l'on s'en doutât alors, la formule concise, brève et concluante qui, pendant de longues années, devait solutionner tous les problèmes de concurrences et de compétitions.

A la vérité, cette préférence ne fut pas avouée dès le début. On avait vu, au cours du siècle, la routine, l'esprit rétrograde, l'administration timorée, les pouvoirs publics inquiets, la presse hésitante à prendre parti, l'opinion énigmatique, faire un tort considérable à la locomotion néophyte; il convenait, pour éviter leur néfaste influence, de ruser et de n'accorder à la vitesse qu'une place « officieuse » et secondaire.

C'est ainsi que l'on employa tout d'abord pour mettre en concurrence les véhicules automobiles l'expression « concours » à travers laquelle les gens avisés lurent très nettement les six lettres séductrices du mot *course*.

Le concours du « Petit Journal ». — Jean sans Terre

Sous la signature de Jean sans Terre, pseudonyme qui dissimulait la personnalité de Pierre Giffard, l'apôtre autorisé de l'industrie cycliste, paraissait dans *le Petit Journal* du mardi 19 décembre 1893 un article intitulé :



M. PIERRE GIFFARD

*Le Concours du « Petit Journal »
en 1894*

article au cours duquel l'auteur posait les termes exacts du problème dont la solution éventuelle hantait les esprits chercheurs.

Il disait :

Deux ans et deux mois nous séparent à peine de la course de Paris à Brest. Or, cette épreuve qui semble déjà légendaire fit faire un tel pas à la vélocipédie que, devenue elle-même une force, la vélocipédie n'a plus besoin du secours de personne pour se faire admettre dans le monde où elle est destinée à faire bien plus grande figure qu'on ne suppose. Nous l'avons prise,

en dépit des dénégations, de quelques coquecigrues, timide, bafouée; nous l'avons laissée débordante mondaine, définitivement pratique, sur la route du triomphe. Elle eût mis vingt ans, sinon davantage, à parcourir l'étape que *le Petit Journal* a changée pour elle en un bond prodigieux.

Jean sans Terre ajoutait : la bicyclette c'est bien pour une personne, deux au plus ; mais que deviennent les autres membres de la famille lorsque Pierre ou Paul vont se promener ? N'ont-ils pas droit aussi à leur part de bonheur et de tourisme ?

Quelles réflexions se font à ce sujet les hommes pratiques de notre temps.

Celles-ci :

Ils se demandent comment, à la fin du dix-neuvième siècle, l'industrie humaine qui a créé en moins de cent ans la vapeur, le gaz, l'électricité et tant d'autres propulseurs, n'a pas encore trouvé le moyen de supprimer les chevaux et de les remplacer pour la traction par un moyen mécanique.

Eh bien ! c'est ce problème, c'est cette question si intéressante de la suppression des chevaux devant les voitures que *le Petit Journal* veut aborder avec l'espoir de la faire avancer d'un grand pas.

Le concours du *Petit Journal*, en 1894, sera donc un *concours de voitures sans chevaux* à propulsion mécanique.

Restait à préciser les détails de l'épreuve et de l'organisation.

Le règlement

Dès le lendemain, paraissait le règlement du concours qui était ainsi conçu :

I. Le concours sera international. Les voitures automotrices de tous pays peuvent y prendre part.

II. Tous les genres de propulseurs sont admis : vapeur, électricité, gaz, pétrole.

III. Les voitures seront jugées exclusivement par le personnel de la rédaction et de l'administration du *Petit Journal*, qui s'adjoindra simplement à titre de consultation le nombre d'ingénieurs qui lui sera nécessaire.

IV. Pour être admises au concours, les voitures devront contenir au moins quatre places.

V. Il ne sera pas fait de catégories ni pour le moteur employé ni pour le nombre de places.

VI. Le premier prix du concours sera attribué littéralement à la voiture sans chevaux qui remplira cette condition : *d'être sans danger, aisément maniable pour les voyageurs et de ne pas coûter trop cher sur la route*. En trois mots, c'est sur la sécurité, la commodité et sur le bon marché que portera le jugement des personnes déléguées à cet effet par *le Petit Journal*.

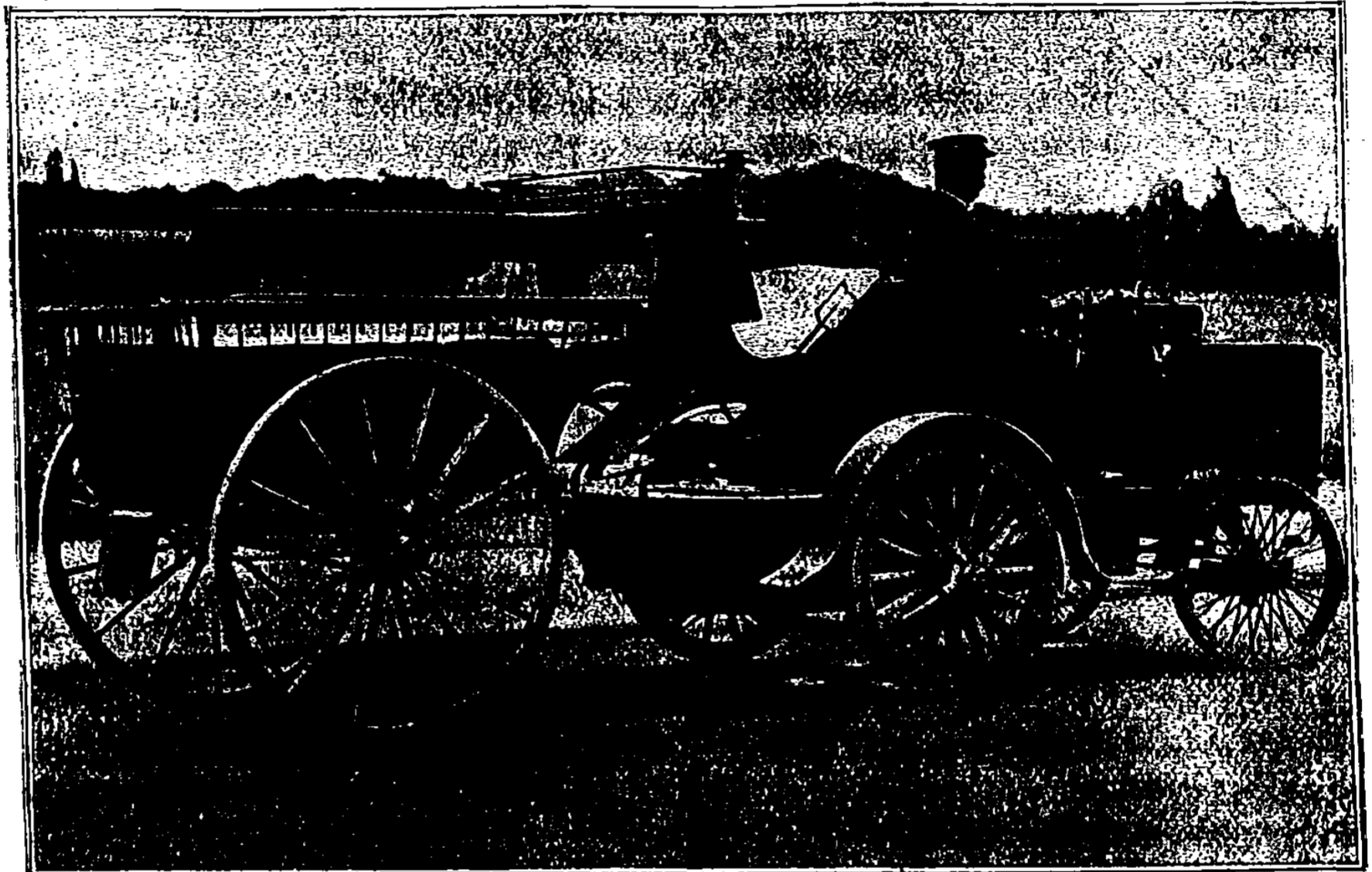
VII. Quant à la distance à parcourir, elle sera la même, à quelque chose près pour toutes les voitures, surtout à la première épreuve éliminatoire. Les expériences comparatives se feront pendant plusieurs jours sur les routes de Paris à Mantes, Paris à Dreux, Paris à Beauvais, Paris à Gournay.

Chaque voiture, montée par l'inventeur ou son représentant, par deux membres du jury au moins et un ingénieur consultant, devra fournir pour la première épreuve éliminatoire un trajet de 50 kilomètres en trois heures et ce, pour indiquer qu'il ne s'agit pas là d'expériences de grande vitesse, l'allure de 16 à 17 kilomètres à l'heure étant suffisante pour la promenade.

Il ne sera tenu aucun compte d'une vitesse supérieure à celle demandée ci-dessus.

Le trajet accompli dans le délai voulu, c'est-à-dire en trois heures, les membres du jury, constitué pour attribuer les prix, décerneront à la voiture, dans laquelle ils auront fait le voyage, des points de classement depuis 1 jusqu'à 10. Les voitures qui auront bénéficié des notes 8, 9 et 10 prendront seules part à la seconde épreuve. Il en sera de même pour la troisième si cela est jugé nécessaire.

VIII. Si le nombre des machines engagées dans le concours est trop considérable, on les



UN TRACTEUR A VAPEUR DE DION-BOUTON EN 1894

fera partir pour les épreuves éliminatoires sur plusieurs routes à la fois; en tous cas, les itinéraires seront tirés au sort quelques jours avant le 1^{er} juin.

L'épreuve finale se fera sur la route de Paris à Rouen par Saint-Germain, Triel, Meulan, Mantes, Vernon, Gaillon et Pont-de-l'Arche, soit sur 126 kilomètres. Toutes les qualités des voitures seront alors considérées : vitesse, stabilité, économie, sécurité.

IX. Toutes les formes de voitures seront admises; il ne sera tenu aucun compte des accessoires de luxe, c'est-à-dire que le modèle le plus rudimentaire et le moins coûteux à établir sera accepté; pourvu qu'il marche, c'est tout ce que nous demandons. Le reste viendra tout seul.

X. Les engagements seront reçus au *Petit Journal* à partir d'aujourd'hui même, 20 décembre; il suffira de me les adresser avec la désignation sommaire de la machine. J'ajoute qu'un droit d'entrée de dix francs devra accompagner la demande d'inscription. Ce droit d'entrée sera versé à la caisse du secours immédiat du *Petit Journal*. Les forfaits ne seront point remboursés.

Ainsi qu'on l'a déjà deviné, cette mesure est destinée à écarter les mauvais plaisants qui voudraient se faire passer... gratis pour des inventeurs accomplis.

Le Petit Journal offrait d'autre part un prix de 5 000 francs à la voiture répondant le mieux aux conditions du concours : sécurité, commodité, bon marché relatif. Quatre autres prix de 2 000, 1 500, 1 000 et 500 francs étaient en outre affectés à l'épreuve.

On modifia ultérieurement dans le règlement, l'article IV, en décrétant que les voitures à deux et trois places ne pourraient prétendre à ce premier prix de 5 000 francs, et l'article VII prescrivant une vitesse de 17 kilomètres de moyenne qui semblait « une allure dangereuse de course », laquelle fut réduite à 12 km. 500 à l'heure.

Les engagements. — 102 inscriptions

Jean sans Terre écrivait le 19 décembre, qu'on ne manquait pas de mécaniciens en France ayant en tête quelque projet de véhicule mécanique ; il était bien inspiré.

Car ce n'est évidemment pas sans une profonde stupéfaction que, mêmes les plus optimistes, après avoir vu se succéder, nombreux, les engagements, apprirent que la liste, ouverte le 20 décembre 1893, était clôturée le 30 avril 1894 par le chiffre 102.

Les engagements étaient, en effet, les suivants par ordre d'inscription :

1. Rousselet, Paris, 4 places (moteur, la pesanteur) [?]. — 2. Édouard Pellorce, Neuilly-sur-Seine (pétrole). — 3. De Dion-Bouton et C^{ie}, Puteaux, 6 pl. (vapeur). — 4. Les mêmes, 4 pl. (vapeur). — 5. Le Maître, Paris, 4 pl. (vapeur). — 6. Roussat, Paris, 4 pl. (moteur hydraulique). — 7. P. Gautier, Paris, 4 pl. (pétrole). — 8. Hidién, Châteauroux, 4 pl. (vapeur). — 9. Victor Popp, Paris, 4 pl. (air comprimé.) — 10. J. Scotte (Épernay), 8 pl. (vapeur). — 11. Th. Klaus, (Lyon), 4 pl. (pétrole). — 12. Tenting, Paris, 4 pl. (pétrole). — 13. Panhard et Levassor, Paris, 4 pl. (pétrole). — 14. *Id.* — 15. *Id.* — 16. Quantin, Roubaix, 6 pl. (pétrole). — 17. Rodier, Roche et Sabatier, Bagnols-sur-Sèze (Gard) (pétrole ou gaz). — 18. M. E. Archdeacon, Paris, 7 pl. (pétrole). — 19. Le Blant, Paris, 10 pl. (vapeur). — 20. G. Peraire, Château-Thierry (voiture à vapeur, air comprimé ou à gaz). — 21. Alexandre Letar, Paris, 4 pl. (vapeur). — 22. Gaillardet, au Petit Gennevilliers, 4 pl. (vapeur). — 23. Varennes, Paris, 3 pl. (vapeur). — 24. A. Vacheron (forges de Phade), près de Monthermé (Ardennes), 2 pl. (moteur à gazoline). — 25. Coquatrix, Paris, 4 pl. (vapeur). — 26. Leval, Paris, 4 pl. (voiture dite baricycle, mue par le poids des voyageurs). — 27. Les Fils de Peugeot frères, Valentigney (Doubs), 4 pl. (moteur à gazoline). — 28. *Id.* — 29. *Id.* — 30. *Id.* — 31. *Id.* — 32. L. Darras, Bruay (Pas-de-Calais) (tricycle-locomobile vapeur). — 33. M. P. Geoffroy (vapeur), — 34. *Id.* — 35. *Id.* — 36. Jules Gillot, Maubeuge (Nord), 4 pl. (pétrole). — 37. Albert Loubière, La Ferté-sous-Jouarre, 6 pl. (moteur système multiple de leviers). — 38. A. Duchemin, Paris, 4 pl. (moteur, poids des voyageurs). — 39. Ponsot, Paris, 4 pl.

(essence minérale). — 40. Louis Lemoigne, Fougères, 4 pl. (moteur, le poids des voyageurs). — 41. Bargigli, Paris, 4 pl. (pétrole). — 42. A. Le Brun, Rouen, 4 pl. (pétrole). — 43. Spanoghe, Anvers, 6 pl. (vapeur). — 44. M. de Prandières, Lyon, 6 pl. (système Serpollet et pétrole combinés). — 45. Corniquet, Paris, 8 pl. (moteur automatique). — 46. F. Marin-Cudrez, Paris, 2 pl. (vapeur). — 47. César Barthélemy, Yèbles (Seine-et-Marne), 3 pl. (moteur, un système de balanciers). — 48. Leblanc, Ay (Marne), 6 pl. (vapeur). — 49. J. M. Valentin, Bruyères et Montherault (Aisne), 3 pl. (moteur, un système de leviers). — 50. Werstein, Paris, 3 pl. (moteur, un système de pédales). — 51. Lepape, Paris, 4 pl. (locomoteur à pétrole). — 52. Société parisienne de constructions vélocipédiques, Paris, 4 pl. (moteur à air comprimé à charge constante). — 53. M. de Bourmont, Arcachon, 4 pl. (pétrole). — 54. Élie Froger, Feneu (Maine-et-Loire), 4 pl. (pétrole). — 55. De Dion et Bouton, 4 pl. (pétrole). — 56. M. Lebrun, Bettaincourt, 4 pl. (moteur automatique). — 57. M. Seunier, 4 pl. (pétrole). — 58. Barbier et Marcillet, Paris, 3 pl. (vapeur). — 59. Bézamat, Colombes (Seine), 4 pl. (vapeur). — 60. Maurice Le Blant, Paris, 9 pl. (vapeur). — 61. Roger de Montals, Beauvoir, Cloyes (Eure-et-Loir), 2 pl. (pétrole). — 62. Mallarmé, Gentilly (Seine) (vapeur). — 63. Amboise Lacombe et Tissandier, Agen (pétrole). — 64. Panhard et Levassor, Paris (pétrole). — 65. Les Fils de Peugeot frères, Valentigney, 4 pl. (gazoline). — 86. L. Museur et E. Cordonnier, Masnières (Nord), 4 pl. (vapeur). — 67. Lebesgue, Paris, pl. (pétrole). — 68. E. Garnier et G. Delannoy, Beauvois (Nord), 4 pl. (combinaison d'un moteur animé et d'un moteur mécanique). — 69. Desvignes de Malapert et Barrière, Paris, 4 pl. (moteur à liquides combinés). — 70. Fays-Poisson, Gigny (Yonne), 6 pl. (moteur, un système de balanciers). — 71. Th. Klaus, Lyon, tricycle à 2 pl. (pétrole). — 72. Tamarelle-Capeyron, Bergerac, 5 pl. (vapeur). — 73. Prétot, Paris, 4 pl. (pétrole). — 74. Raoul Meyer, Chevanceaux, quadricycle à 2 ou 4 pl. (générateur à vapeurs combinées). — 75. Charles Dessaux, Paris, tricycle à 2 ou 4 pl. (moteur, un système de leviers). — 76. Georges Tirant, Baissy (Haute-Marne) (vapeur). — 77. Reverseau, Paris, 4 à 6 pl. (moteur automatique). — 78. Berthaud, Lyon, 8 pl. (moteur à eau comprimée). — 79. A. Baudet, Paris, 2 et 6 pl. (vapeur). — Quentin, Boulogne-sur-Seine, 6 pl. (vapeur). — 81. Becherel, Paris, tricycle, 2 pl. (vapeur). — 82. Monges, Paris, 4 pl. (électrique). — 83. Suodais, Fontenay-sous-Bois (Seine), 6 pl. (moteur semi-électrique). — 84. Plantard, Paris, 4 pl. (air comprimé). — 85. Roger, Paris, 2 et 4 pl. (pétrole). — 86. Garrard, Birmingham (Angleterre), (moteur électro-pneumatique). — 87. Landry et G. Beyroux, 4 pl. (pétrole). — 88. Jeantaud, Paris, 5 pl. (pétrole). — 89. Demont, Paris, 4 pl. (vapeur). — 90. Mansart, Beauvais, 4 pl. (moteur, le poids des voyageurs). — 91. Le comte Carli, député du Parlement italien. Castelnovo di Garfagnana, 2 pl. (électrique). — 92. De Farcy, Angers, 2 pl. (pétrole). — 93. Gautry, Orléans, 2 pl. (gaz et pesanteur). — 94. H. Morelleras, Angoulême (système de leviers). — 95. Roze-Andrillon, Marseille, 4 pl. (air comprimé). — 96. Canis, Meulan, 4 pl. (moteur à propulsion constante). — 97. M. Deutsch, (Allemagne), 2 pl. (pétrole). — 98. *Id.* 4 pl. (pétrole). — 99. L. Bonnefils, Valence d'Agen, 2 pl. (pétrole). — 100. Bellanger, Le Mans, 4 pl. (fournissant elle-même son moteur). — 101. Jean Mary, Paris, 4 pl. (un gaz sous fortes pressions). — 102. M. Barriquand, 4 pl. (moteur hydraulique) ¹.

1. Les 102 voitures engagées appartenaient à 78 concurrents. 20 systèmes étaient représentés dans les proportions suivantes :

La pesanteur, 5; moteurs : à pétrole, 30; à vapeur, 28; à gazoline, 7; à air comprimé, 5; automatiques, 5; électriques, 4; à leviers, 3; hydrauliques, 3; à balanciers, 2; à gaz comprimé, 1;

Les éliminatoires

L'épreuve, décidée primitivement pour le 1^{er} juin, reportée d'abord au 7 juin, afin de permettre à M. Marinoni absent d'assister au concours, fut, à la suite d'un referendum (68 concurrents contre 13, plus 7 abstentionnistes, s'étant prononcés en faveur d'une remise de l'épreuve), fixée irrévocablement au lundi 23 juillet et les éliminatoires aux jours précédents.

Celles-ci se disputent en partie le jeudi 19 sur quatre parcours différents :

Paris-Mantes par Saint-Germain et Flins; Paris-Rambouillet, où la voiture de Maurice Le Blant éprouve quelque dommage, mais réussit à achever l'étape; Paris-Corbeil par Versailles; Paris à Précy-sur-Oise.

Les populations sont intéressées et curieuses. A Précy, règne l'enthousiasme. Un arc de triomphe se dresse devant la mairie avec cette inscription : « Honneur au génie industriel. ».

A l'issue de cette journée, furent admis à concourir les véhicules suivants :

4. MM. de Dion-Bouton. — 7. M. Gautier. — 10. M. Scotte. — 13. MM. Panhard et Levassor. — 14. *Id.* — 15. *Id.* — 18. M. Archdeacon. — 19. M. Le Blant. — 27. Les Fils de Peugeot frères. — 28. *Id.* — 30. *Id.* — 31. *Id.* — 42. M. Le Brun.

Le lendemain, vendredi, les éliminatoires, dont l'itinéraire était Paris-Mantes, mais par Bezons, Houilles et Maisons-Laffitte furent encore favorables aux six concurrents que voici :

N° 44, M. de Prandières; n° 60, M. Le Blant; n° 61, M. R. de Montals; n° 65, les Fils de Peugeot; n° 64, Panhard et Levassor; n° 85, M. Röger.

Enfin, le samedi 21, MM. Vacheron et de Bourmont voyaient leurs véhicules acceptés, après avoir accompli le trajet de Paris à Poissy, par Saint-Germain, à l'aller et Maisons-Laffitte au retour.

Le grand jour de l'épreuve

Les éliminatoires achevées, restaient donc en présence, vingt et un

à essence minérale, 1; à pétroles combinés, 1; à système de leviers multiples, 1; à pédales, 1; mécaniques, 1; à liquides combinés, 1; à vapeur combinée, 1; électro-pneumatiques, 1; à gaz et pesanteur, 1.

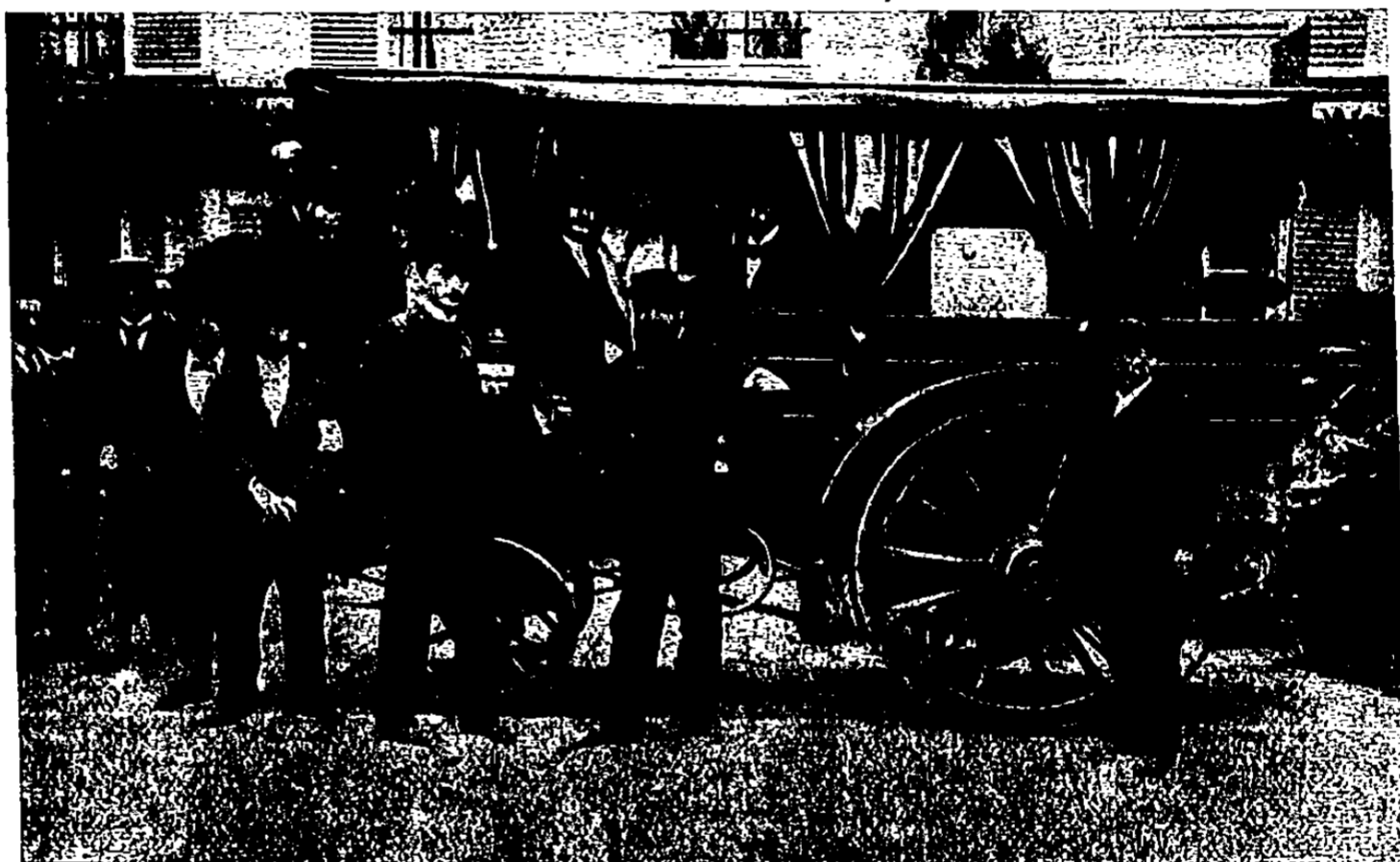
concurrents qui se trouvèrent, conformément au règlement, dès la première heure, le dimanche 22 juillet au rond-point d'Inkermann.

Une foule nombreuse, et, ma foi, élégante, permettant de bien augurer de la future clientèle des constructeurs de voitures sans chevaux, avait eu la curiosité de venir assister au départ.

L'horaire du concours était ainsi fixé :

Départ de Paris	8 heures du matin.
Arrivée à Mantes.	midi.
Départ de Mantes	1 h. 1/2.
Arrivée à Rouen.	8 heures du soir.

Les éliminatoires avaient opéré une première sélection. La mal-



BREACK A NEUF PLACES

MAURICE LE BLANT

chance en opéra une seconde, et il y eut encore quelques abstentions à enregistrer le matin même de l'épreuve.

On avait escompté avec une certaine curiosité la participation, à ce concours, d'un véhicule électrique construit par un Italien, le comte Carli. Cependant la voiture n'avait pas paru aux éliminatoires. Or, elle était bel et bien arrivée à Paris, — par le train, — mais l'administration des douanes — déjà spirituelle! — n'avait rien trouvé de mieux que de

la retenir aux entrepôts jusqu'au lendemain de l'épreuve, sous les vagues prétextes de paperasses à remplir.

Une voiture anglaise — électrique aussi — et baptisée « le Véhicule de l'avenir » déclara forfait au dernier moment,

Toutefois, le constructeur, M. G. R. Garrard, s'excusa de cette défaillance en se décernant le brevet de capacité suivant :

Ma voiture électrique — écrit-il au *Petit Journal* — a parfaitement roulé depuis le 15 juin, notamment devant les membres de « The Birmingham Association of Engineers » dans les rues les plus fréquentées à Birmingham.

Ceux qui désireraient d'ailleurs des renseignements peuvent s'informer auprès de son acquéreur M. Alfred Fairley, Shadwell street, Birmingham, qui n'a malheureusement pas consenti à l'envoyer à Paris pour votre magnifique concours, et je n'ai pas eu le temps d'en construire une autre...

Sur la route

Toutefois, il restait un nombre suffisant de concurrents pour satisfaire à la curiosité du public massé au rond-point d'Inkermann et aussi tout le long du parcours,

Le temps merveilleux, raconte à ce sujet un rédacteur du *Petit Journal*, qui a favorisé cette journée de dimanche, a permis à des milliers de personnes d'assister au passage des voitures. Sur la grande route de Paris à Rouen, c'est entre deux haies de curieux que les véhicules ont presque constamment roulé.

De tous les côtés, on était venu s'installer, dès le matin, aux endroits les plus favorables, pour jouir de ce spectacle qui ne s'était encore jamais vu. Les uns avaient choisi un terrain plat pour voir arriver les voitures de loin et juger de leur vitesse; les autres avaient préféré s'installer au bas d'une côte pour assister au spectacle toujours impressionnant de la descente.

Les plus malins attendaient sur la crête d'un mamelon. Ils pouvaient ainsi voir comment les voitures se comportaient à la montée et les suivre ensuite du regard lorsqu'elles filaient en descendant la rampe.

Beaucoup de familles s'étaient commodément installées sur le bord de la route et y avaient déjeuné. Quelques-unes avaient même apporté tables et chaises.

Si les concurrents heureux n'eurent point d'histoire et ne seront mentionnés que lorsqu'il s'agira de l'arrivée à Rouen, ils n'en fut pas de même des... autres, dont les péripéties en cours de route furent, parfois, fantastiques.

La question du conducteur était de première importance. Ceux-ci n'existaient qu'en nombre restreint. On se les arrachait.

C'est ainsi que Maurice Le Blant concourant avec deux énormes véhi-

cules manqua de conducteur au dernier moment pour sa seconde voiture.

La première devait être menée par lui-même et Bechtald son chauffeur.

Serpollet avait laissé espérer — sans rien garantir — que son beau-frère, M. Avezard et un mécanicien de l'usine dirigeraient la seconde machine de Le Blant, une voiture de livraison commandée par la « Belle Jardinière ».

A huit heures et demie, à la porte Maillot, Maurice Le Blant attendait en vain un conducteur pour cette conséquente mécanique.

M. Etienne Le Blant, ingénieur à la Compagnie de l'Est, homme de bonne volonté mais de science automobile insuffisante, avait déjà précédemment conduit la « Belle Jardinière » sur un trottoir et démoli un banc... En dépit de ce début peu encourageant, il n'hésite cependant pas, pour sortir son frère d'embarras, — M. Avezard n'étant point arrivé, — d'entreprendre la conduite du véhicule jusqu'à Rouen, ayant à bord comme commissaire M. Cassigneul fils qui n'était rien moins que rassuré, et le chauffeur de Maurice, que celui-ci remplaçait sur sa voiture par un homme de plus ou moins grande compétence.

L'arrivée à Mantes s'effectua pour la plupart des véhicules sans trop de difficultés :

Les cinquante tables dressées à l'hôtel du Soleil d'or étaient entourées par deux mille personnes environ, dont quelques-unes, assure la chronique, parvinrent à déjeuner.

Puis l'exode continua, les complications de l'itinéraire, côtes, virages, etc., contribuant à éliminer peu à peu une bonne partie des concurrents.

Entre Vernon et Gaillon, un des tubes Field de la chaudière du tracteur Scotté lâche son bouchon à l'intérieur du foyer au moment où le chauffeur était en train de charger le feu et voici le véhicule irrémédiablement arrêté.

Le chauffeur, en outre, se blesse légèrement au genou en sautant de la voiture alors qu'elle marchait encore.

On le panse aussitôt; ce n'est rien heureusement; mais une mauvaise nouvelle se répand et le bruit court jusqu'à Pont-de-l'Arche qu'un accident est survenu, mort d'homme, nombreux blessés.

Ainsi s'écrit ordinairement l'histoire...

Il faut regretter, rapporte un journal, d'autant plus l'accident de la voiture Scotté que c'était un véhicule destiné à faire sensation s'il avait pu atteindre Rouen.

Il était tout enguirlandé de chapelets de grelots qui tintinnabulaient joyeusement au moindre mouvement. M. Scotte, chapelier à Epernay, avait été contraint d'adopter ce signal par le préfet de son département qui lui avait dit : « Le bruit des grelots couvrira non seulement le tapage du mécanisme mais illusionnera les chevaux qui croieront en l'entendant avoir affaire à leurs semblables... » L'idée était originale tout au moins.

Pendant ce temps, le comte de Dion dont le tracteur mené par Bouton tient la tête des « poids lourds », à Lery se trouve en présence d'un rechargement long de 100 mètres.

Grâce aux vigoureux biceps du populaire sportsman aidé par le capi-



TRACTEUR DE DION-BOUTON
A LA DIRECTION, MM. DE DION ET BOUTON
(La France Automobile)

tain de Place et trois ou quatre hommes, l'arrêt ne dépasse pas dix minutes.

Il n'en est pas de même lorsqu'arrive ensuite le lourd véhicule de Maurice Le Blant, qui, faisant fonction de rabatteur, transportait tous les voyageurs et commissaires des voitures ayant abandonné la course.

Pendant une heure, on s'efforce d'obtenir de la chaudière une pression suffisante pour que le véhicule sorte, par ses propres moyens du chaos des cailloux. C'est en vain, et, en désespoir de cause, on l'aide d'une corde sur laquelle tirent une cinquantaine de badauds. Cette fois, le tracteur fait un bond formidable, et, dans son ingratitude de machine, pourchassant la grappe humaine, s'élance à la poursuite de ses sauveurs qui n'ont que le temps de fuir devant lui pour n'être point écrasés...

Cependant, on s'approche de Rouen : la foule se fait de plus en plus enthousiaste et il arrive que des concurrents à la traversée des villages reçoivent en pleine figure des bouquets lancés par les mains pures mais brutales de jeunes campagnardes.

On est reconnaissant de l'intention... et l'on continue, après l'involontaire embardée causée par la surprise!

Les voitures à vapeur jouent de malheur :

L'une d'elles a un chauffeur « craignant la chaleur », — ce qui est pour un chauffeur un défaut capital, — le personnage est en outre d'un caractère particulièrement susceptible.

En route, au moment où l'on marchait bon train, il fait soudain, de l'arrière de la voiture où il se trouvait, un signal d'arrêt au conducteur qui était placé devant.

On stoppe, et il explique que, ayant trop chaud, il lui faut se reposer quelques instants sous un arbre!

Le propriétaire se fâche et le chauffeur déclare alors que, puisqu'on manque d'égards vis-à-vis de lui, il rend « son tablier » et abandonne la partie!

Par bonheur, passe à ce moment Serpollet qui, prenant pitié de son collègue et concurrent, n'hésite pas à lui prêter un apprenti de treize ans, vrai gavroche parisien, plein de fougue et d'entrain, qui jusqu'à Rouen remplira merveilleusement la dure besogne du chauffeur!

Rendons hommage à ce jeune héros et flétrissons la mémoire du chauffeur qui n'aimait pas la chaleur!

L'arrivée à Rouen

A Rouen, l'agitation est à son comble. Toute la population est massée à l'entrée de la ville, le long des bords de la route par laquelle arrivent les concurrents.

M. Armand Peugeot, arrêté par une panne à Saint-Germain, avait pris le train et attendait les véhicules de sa maison avec une impatience bien compréhensible.

Le « populo » fait des ovations aux arrivants. On passe.

Un ivrogne et sa femme imaginent le jeu suivant pour tromper les longueurs de l'attente :

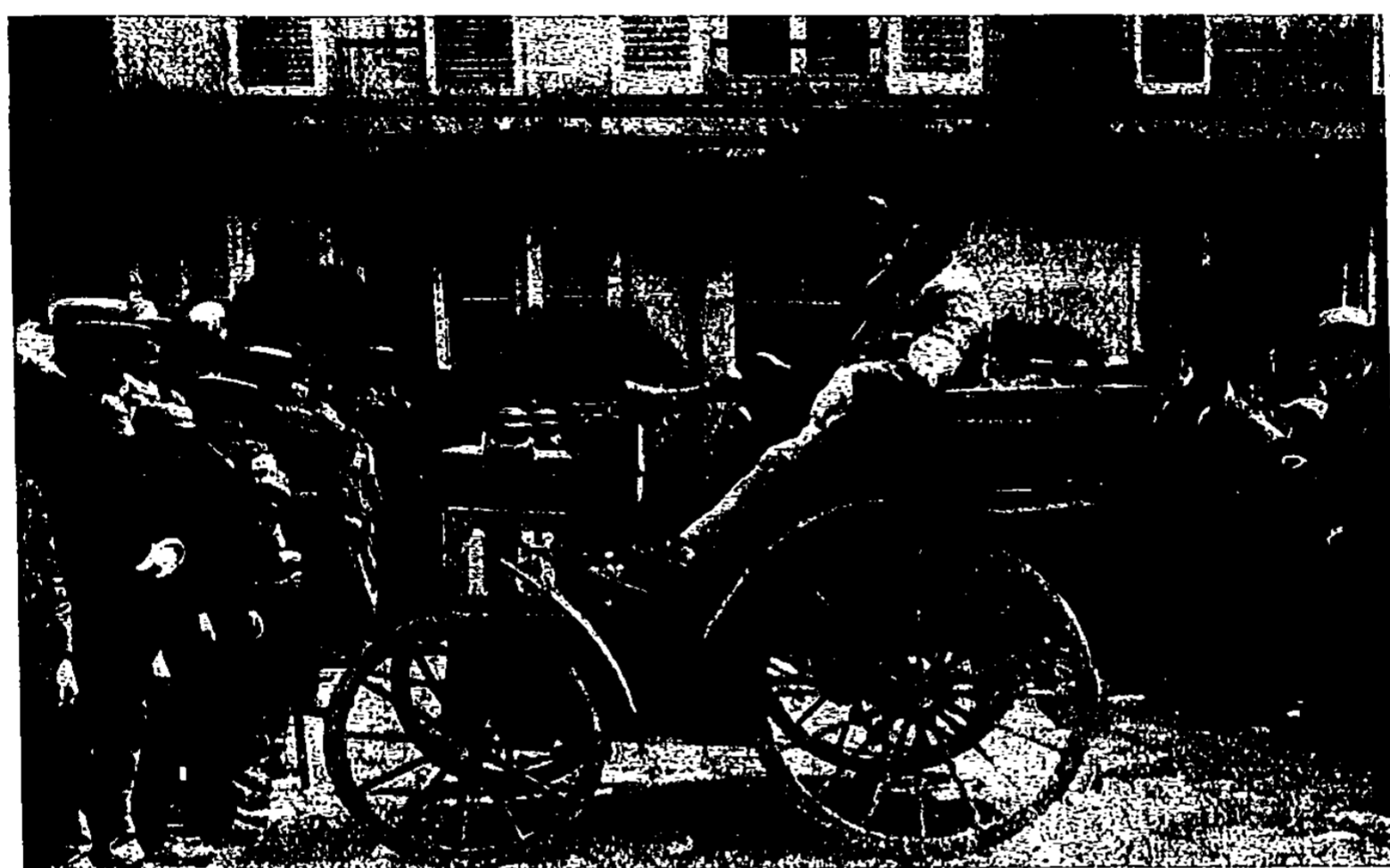
— Ecoute, dit l'homme, j'te parie un litre que c'est une voiture avec un numéro impair qui arrive là-bas.

— Ça me va, j'marche pour le numéro pair, deusse, quatre etc.

Un numéro *impair* apparaît; la femme désappointée déclare qu'il y a eu « triche », et administre une magistrale volée à son mari, à la grande joie de l'assistance.

Cependant les concurrents se succèdent.

Derrière le comte de Dion, voici Lemaître sur « Peugeot » avec, à son



PANHARD-LEVASSOR
A LA DIRECTION, M. LEVASSOR

bord, M. A. Clément, une autre Peugeot; puis, ensuite, Levassor menant une voiture légère.

L'ordre des arrivées enfin s'établit comme suit :

4.	De Dion, 4 places (vapeur)	5 h. 40
65.	Peugeot, 4 places (pétrole).	5 h. 45
28.	— — —	5 h. 50
13.	Panhard-Levassor, 4 places (pétrole)	6 h. 3
31.	Peugeot, 5 places (pétrole)	6 h. 7
42.	Le Brun, 4 places (pétrole).	6 h. 24
15.	Panhard et Levassor, 2 places (pétrole)	6 h. 30
64.	— — — 4 places —	6 h. 49
53.	De Bourmont, 4 places (pétrole)	7 h. 1

30. Peugeot, 3 places (pétrole)	7 h. 2
14. Vacheron, 2 places (gazoline).	7 h. 3
27. Peugeot, 2 places —	7 h. 5
14. Panhard et Levassor, 4 places (pétrole)	7 h. 10
85. Roger, 4 places (pétrole)	8 h. 9
60. Le Blant, 8 places (vapeur).	8 h. 50

Le palmarès

A quelques jours de là, le jury du concours se réunissait au *Petit Journal* et dressait la liste des lauréats :

Le premier prix devrait être attribué à la voiture sans chevaux reconnue :

Être sans danger, aisément maniable pour les voyageurs et ne pas coûter trop cher sur la route.

Après une demi-heure de délibération, le jury décidait que le premier prix de 5 000 francs (prix du *Petit Journal*) serait partagé entre : MM. Panhard et Levassor et les Fils de Peugeot frères.

Les qualités des voitures employées au concours par ces deux raisons sociales, nous ont paru telles, disait le lendemain le *Petit Journal*, elles répondent si bien au desideratum du concours, sans réaliser encore complètement le rêve du touriste et du commerçant, que le premier prix leur a été voté d'acclamation. 2 500 francs sont attribués à l'une, 2 500 francs à l'autre.

Quant au deuxième prix (prix Marinoni), soit 2 000 francs, il était attribué à MM. de Dion, Bouton et C^{ie}.

Pour leur intéressant remorqueur à vapeur, qui s'attelle à une voiture comme un cheval, et donne (avec un moteur puissant, il faut le reconnaître) une vitesse absolument au-dessus de toute comparaison, principalement à la montée des côtes.

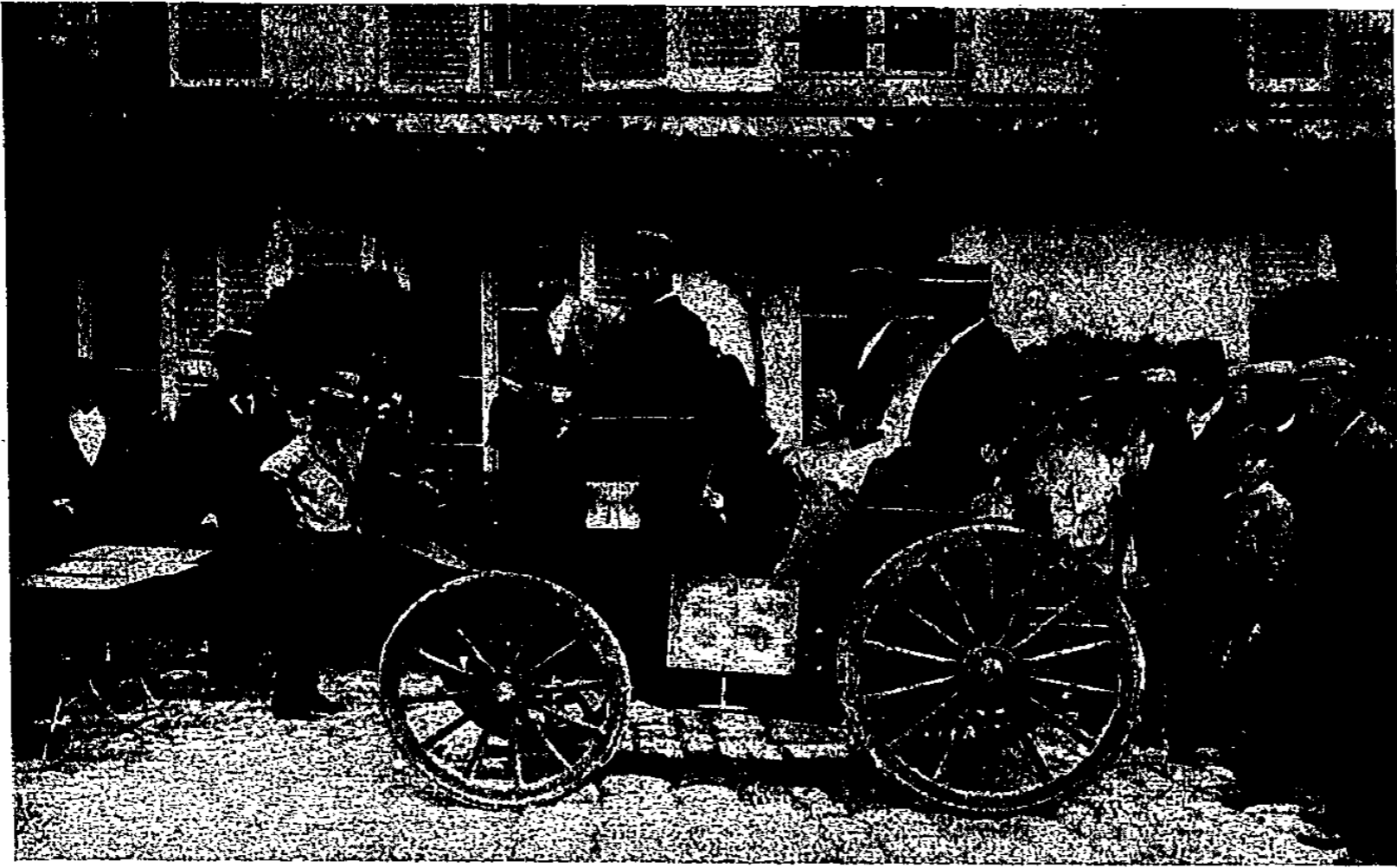
Enfin les autres récompenses étaient décernées aux divers lauréats dans l'ordre suivant :

Troisième prix : 1 500 francs (prix Marinoni), Maurice Le Blant (voiture à 9 places système Serpollet),

1. La maison de Dion-Bouton et C^{ie} eut donc le second prix seulement, bien qu'ayant fourni la meilleure vitesse. Elle faillit n'obtenir aucune récompense, car dans l'esprit du jury sa lourde et puissante machine à vapeur ne répondait pas aux desiderata formulés dans le règlement. On cherchait en effet, la petite voiture de touriste pratique à manier, élégante, etc... Pierre Giffard se fit à cette occasion, dans le sein du jury, l'avocat chaleureux de l'intéressant concurrent et décida, non sans difficultés, ses collègues à lui décerner le second prix que, somme toute, il méritait bien.

Quatrième prix: 1 000 francs (prix Marinoni), 500 francs à M. Vacheron (voiture à pétrole, n° 24); 500 francs à M. Le Brun (voiture à pétrole, n° 42).

Cinquième prix: 500 francs (prix Marinoni), M. Roger (voiture à pétrole, n° 85).



LES FILS DE PEUGEOT FRÈRES

A BORD, M. A. CLÉMENT

Prix Dupuy (de Rouen): 500 francs (au concurrent malheureux ayant mérité un solide encouragement), M. J. Scotte (d'Épernay) (voiture à vapeur, n° 40).

Mention honorable: médaille de vermeil, M. Roger de Montais (tricycle à vapeur chauffé au pétrole).

L'opinion de la presse

Il va sans dire que l'épreuve organisée par *le Petit Journal* eut dans la presse technique et les milieux industriels ou scientifiques un retentissement considérable.

M. Gordon Bennett, directeur du *New-York Herald*, qu'intéressait vivement la course, avait envoyé un de ses rédacteurs pour suivre « à bicyclette » les diverses phases de l'épreuve.

D'autre part, de graves questions avaient été soulevées dans les publications spéciales à l'occasion du concours.

C'est ainsi qu'on lisait dès le 19 juillet, dans *l'Industrie Électrique*, cette intéressant avant-propos qui, en dépit de la promesse de son auteur, ne fut pas suivi d'un compte rendu :

Dans la liste d'inscription du concours organisée par le *Petit Journal* pour des voitures sans chevaux, nous relevons, sur un chiffre de cent deux inscriptions, trois ou quatre numéros seulement concernant des moteurs électriques.

La plupart des systèmes présentés sont des voitures menées par des moteurs à pétrole; c'est, en effet, la source d'énergie la plus facile à trouver en cours de route. Toutefois dans les départements du sud-est de la France, où les stations électriques existent à chaque ville, on pourrait, ce nous semble, charger facilement des accumulateurs, soit pendant la nuit ou les heures de repas.

D'autre part, M. A. Collin, dans une note adressée à la Société des Ingénieurs civils, faisait les constatations suivantes :

... Les voitures du groupe de tête menées par la voiture à vapeur de Dion-Bouton ont présenté des vitesses commerciales supérieures à 47 kilomètres et des vitesses moyennes de marche supérieures à 20 kilomètres.

Les vitesses réelles ont été :

Pour les voitures à pétrole : de 5 à 7 kilomètres sur les côtes de 1 dixième; de 12 à 16 kilomètres sur les côtes d'inclinaison moindre; de 20 à 26 en plaine.

Pour la voiture à vapeur de Dion-Bouton : de 10 à 20 kilomètres sur les côtes de 1 dixième; de 20 à 30 kilomètres en plaine.

Si on se place au point de vue du concours, la voiture à pétrole présente une incontestable supériorité sur la voiture à vapeur.

Si on se place au point de vue beaucoup plus général de la locomotion mécanique sur routes, il faut recourir au pétrole ou à la vapeur suivant les conditions particulières auxquelles on a à satisfaire.

Le concours du *Petit Journal* a mis en évidence le travail persévérant de nos constructeurs et hâtera probablement l'apparition de la solution définitive du problème de la locomotion mécanique sur routes.

Heureux hasard! — M. le baron de Zuylen

Indépendamment des résultats techniques obtenus à la suite de l'épreuve, le concours Paris-Rouen devait avoir d'autres conséquences d'une importance tout au moins aussi considérable.

La grande publicité donnée par le *Petit Journal* aux pionniers de la locomotion nouvelle allait décider le grand public à s'intéresser à leurs efforts.

Une active collaboration allait naître de l'entente des inventeurs avec les financiers, les gens du monde, voire même les artistes, qui se préoccupèrent de l'esthétique des futurs véhicules destinés à remplacer les voitures attelées.

On se connut grâce à Paris-Rouen. On s'apprécia aussi.

M. le baron de Zuylen de Nyevelt, dont le nom va être désormais inti-

mement lié à l'histoire de l'industrie automobile, rappelant, douze années après, dans un article que publiait l'*Écho de Paris*, son voyage à Rouen à l'occasion du concours s'écriera :

J'attribue au hasard de ma rencontre avec le comte de Dion, le 23 juillet 1894, à Rouen, une influence prépondérante sur l'avenir de la locomotion nouvelle.

Heureux hasard !

Marinoni

S'il revient nominativement au *Petit Journal* l'honneur d'avoir organisé le premier concours de voitures sans chevaux, la gloire de cette initiative appartient évidemment à son collaborateur Pierre Giffard. Mais ce dernier n'aurait absolument rien pu faire, ni surtout vaincre l'opposition routinière de la « maison » s'il n'avait été soutenu par le puissant Marinoni.

Marinoni, mécanicien de cœur et de profession, avait une prédilection marquée pour toutes les inventions tendant aux applications pratiques des progrès de la science.

Le vélocipède l'avait enthousiasmé. Seul de son avis avec Giffard au *Petit Journal* il avait dû user de toute son autorité pour obtenir l'organisation de Paris-Brest en 1891.

Ce fut la même histoire, trois ans après, à l'occasion de Paris-Rouen.

Mis au courant, en 1893, par Giffard, de l'invention des bicyclettes à pétrole Hildebrand et Wolfmüller, Marinoni s'intéressa tellement aux curieux petits engins qu'il faillit en entreprendre la fabrication.

Les automobiles Marinoni !

Nous aurions évidemment vu cela, si l'éminent homme ne s'était trouvé trop âgé pour mettre sur pied une telle affaire, d'autant plus que sa famille paraissait absolument hostile à ce projet.

Marinoni, jusqu'à ses derniers moments, ne cessa de suivre avec un vif intérêt les progrès rapides de l'industrie nouvelle à l'essai de laquelle il pouvait bien prétendre avoir puissamment contribué.

HISTOIRE DE L'AUTOMOBILE

BARON DE ZUYLEN



CHAPITRE XIV

La Course Paris-Bordeaux-Paris (1895)

L'initiative du comte de Dion. — Le comité de Paris-Bordeaux. — Le sous-comité et le règlement. — Le jour de la course. — Une cinquantaine d'engagements. — Place de l'Étoile. — L'ordre des départs à Versailles. — Sur la route. — Au contrôle de Bordeaux. — « L'Éclair » de Michelin. — Le classement d'arrivée. — L'Automobile-Club de France. Sa fondation. — Les premières expositions d'automobiles. — En Angleterre. — Sir David Salomons. — L'Exposition de Tunbridge Wells. — Vers l'abolition des « Locomotives Acts ». — Le British Motor Syndicate. — Duncan et Bollée. — Chèque et séquestration! — En Amérique. — La course du « Times Herald ».

L'initiative du comte de Dion

PIERRE Giffard raconte dans *la Fin du cheval* :

Piqué au jeu et désireux d'attirer ses concurrents de la veille sur un autre terrain, le comte de Dion me proposa d'organiser une course de vitesse pure sur 1 200 kilomètres par exemple, de Paris à Bordeaux et retour. C'était crâne. Je n'eusse point, pour ma part, vu aucun inconvénient à mettre en branle cette nouvelle manifestation; mais un signe me fut fait : l'administration du journal, toujours timorée, redoutait de s'engager dans une course de vitesse où des accidents pouvaient se produire et être exploités contre elle.

— Je comprends que vous vous absteniez, nous dit alors le comte de Dion. Nous la ferons sans vous cette course de 1 200 kilomètres, et vous verrez si elle aura du retentissement et si elle fera faire un pas de plus à la locomotion automobile.

Le comte de Dion n'était pas homme à s'en tenir à une boutade et les obstacles ne semblaient point faits pour le rebuter; au contraire,

Grâce à sa foi contagieuse, il allait communiquer à tout un entourage — peut-être encore hésitant — l'élan et l'enthousiasme nécessaires à l'organisation d'une phénoménale manifestation, dont les conséquences pourraient être superbes... ou désastreuses.

Cette seconde éventualité, le promoteur de Paris-Bordeaux ne l'envisagea pas un seul instant. Il eut raison.

Au lendemain de Paris-Rouen et en dépit du silence de la grande presse quotidienne, il se manifesta un tel mouvement de curiosité et d'intérêt

que l'idée d'une autre épreuve plus complète, plus importante, germa implicitement dans tous les esprits.

Aussi personne, dans les milieux intéressés et intéressants des inventeurs, chercheurs, constructeurs et adeptes des véhicules mécaniques, ne fut surpris d'apprendre, dès octobre 1894, que, grâce à l'initiative du comte de Dion, une course de voitures sans chevaux allait s'organiser pour le mois de juin 1895.

Le comité de Paris-Bordeaux. — Le sous-comité et le règlement

Toutefois, un comité se constitua sur l'invitation du promoteur, et c'est le mercredi 18 novembre 1894 qu'eut lieu, à l'hôtel du comte de Dion, quai d'Orsay, 29, la première réunion de ce comité, à l'issue de laquelle le principe de l'épreuve fut décidé et l'itinéraire de la course cycliste Paris-Bordeaux, choisi.

Après avoir donné lecture de la première liste de souscriptions qui s'élevait déjà à 44 000 francs et où figuraient les noms des principaux constructeurs de l'époque, du baron de Zuylen, de Gordon Bennett, Marioni, Vanderbilt, et même... ce qui se conçoit, de la Société protectrice des animaux, le comte de Dion invita les personnalités présentes à désigner un sous-comité qui aurait pour mission de régler tous les points restés en litige et de s'occuper de tous les détails de la course. Ce sous-comité fut constitué comme suit :

Présidents : MM. Marcel Deprez, de l'Institut; Georges Berger, député de Paris, et Michel Lévy, ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Assistés de MM. le baron van Zuylen de Nyevelt; comte de Dion, fabricant de voitures automobiles; A. Peugeot; H. de La Valette, ingénieur des mines; Max de Nansouty, du *Temps*; Levassor; Serpollet; Fernand Xau, du *Journal*; P. Meyan, du *Figaro*; Recopé, ingénieur; P. Giffard, du *Petit Journal*; capitaine de Place; Henri Menier; de Chasseloup-Laubat, ingénieur des arts et manufactures; Yves Guédon, ingénieur civil, secrétaire du comité.

Dès le 13 décembre suivant, le sous-comité procéda à l'élaboration du règlement définitif que l'on fit, par précaution, précéder d'un avertissement engageant les concurrents à ne jamais se départir de la plus grande prudence, l'épreuve à laquelle ils allaient prendre part :

Pouvant être décisive au point de vue de l'usage pratique présent et à venir de la locomotion automobile.

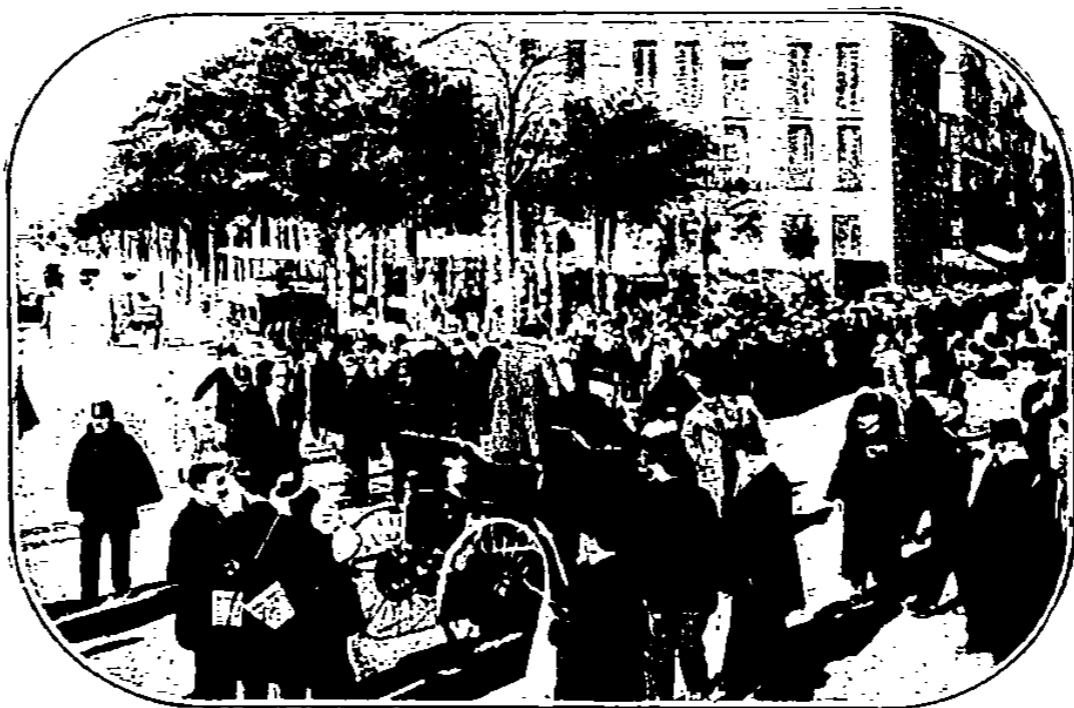
Quant au règlement, il disait que la course serait disputée le 11 juin, après exposition préalable des véhicules. Les réparations en cours de

route étaient interdites, sauf avec les moyens du bord, et la durée de l'épreuve se trouvait limitée à un maximum de cent heures.

Le jour de la course. — Une cinquantaine d'engagements. — Place de l'Étoile

A la veille de l'épreuve, la caisse des organisateurs contenait la somme coquette de 67450 francs, et la liste des engagés s'élevait à cinquante concurrents environ inscrits par les maisons :

De Dion-Bouton, Panhard-Levassor, Peugeot, Decauville, E. Roger, Duncan-Suberbie, Baron Blanc, Gauthier, Lebrun et Duval, Serpollet; Société des voitures sans chevaux, Gladiator-Phebus, Amédée Bollée, Jeantaud, Ed. Rossel, Bogard, Kaus Cheynet et Charroudière, Lepape, Marc Létang, Briest, Vacheron, Tenting, Vincke, Marc, Lauroy, Delaunay, Barbé, Millet, Gauthier-Werhlé, Quentin, Michelin et Cie.



LE DÉPART PLACE DE L'ÉTOILE

Le 14 juin, à dix heures du matin, place de l'Étoile, le tout-Paris mondain, industriel et pensant, est réuni au pied de l'Arc de triomphe, entourant les véhicules qui se disposent à partir.

On suppose les chances de succès des engins variés réunis là, en vue d'une même lutte. Les légères bicyclettes Miller et Hildebrand-Wolfmüller vont se mesurer avec les lourds véhicules à vapeur de Serpollet et d'Amédée Bollée. Élégantes, les voitures à pétrole exercent déjà leur séduction si prenante. Les connaisseurs considèrent curieusement les représentantes de l'électricité.

Tandis que le cortège imposant des véhicules s'ébranle pour se rendre par les mauvais pavés du quai de Puteaux (le Bois étant prohibé) jusqu'à la place d'armes de Versailles où doit avoir lieu le départ, la foule des assistants suit, en voitures à chevaux, en mail-coaches et surtout à bicyclette, les audacieux engins qui prétendent parcourir 1200 kilomètres... sans arrêts.

Le défilé est pittoresque.

Les deux bicyclettes automotrices, raconte le rédacteur de *la Locomotion automobile*, trouvent difficilement leur équilibre sur les énormes blocs de grès arrondis et disjoints, mais leur performance est parfaite après Suresnes. La voiture Serpollet, où je monte jusqu'à Versailles, marche admirablement : à moins d'un de ces accidents malheureusement assez probables étant données les conditions rigoureuses de la course, elle a tout ce qu'il faut pour triompher. Tandis que nous devisons sur ses chances et sur les chances de la vapeur en général, nous apercevons dans la côte de Suresnes, une voiture en panne qui a beaucoup de mal à se remettre en route. C'est le numéro 16, aux Fils de Peugeot frères.

Ce numéro 16 arrivera cependant quatrième!

D'autre part, Lepape reste trois heures en panne sur les bords de la Seine à clouer on ne sait quels morceaux de cuir sur on ne sait quels morceaux de bois, en compagnie de son ouvrier Tilloy.

Quelques autres s'essaient...

L'ordre des départs à Versailles

De telle sorte que dix-neuf voitures et deux cycles automobiles seulement sont en ligne sur la place d'armes de Versailles, à l'heure réglementaire.

Le marquis de Chasseloup-Laubat, assisté de M. Berger, leur donne le départ à partir de midi cinq, de deux minutes en deux minutes, dans l'ordre ci-après :

15. Peugeot. — 3. De Dion-Bouton (vapeur). — 8. Peugeot. — 12. Ém. Roger. — 5. Panhard et Levassor. — 24. Bollée (vapeur). — 16. Peugeot. — 6. Panhard et Levassor. — 20. Serpollet (vapeur instantanée). — 21. Serpollet (vapeur instantanée). — 18. P. Gautier. — 7. Panhard et Levassor. — 13. E. Roger. — 25. Jeantaud (électricité). — 1. De Dion-Bouton (vapeur). — 37. Vincke et Delmer. — 26. Rossel. — 43. Gauthier et Werhlé (vapeur). — 28. Panhard et Levassor. — 14. Duncan et Suberbie. — 42. Millet.

L'électricité est donc représentée par une voiture, la vapeur par six voitures, le pétrole par douze voitures et deux bicyclettes; sans tenir compte des avantages du pétrole, on voit qu'il doit triompher d'après le calcul des probabilités.

Sur la route

Un rédacteur délégué par *le Journal* qui a pris place à bord de la voiture 37 (Vincke et Delmer), raconte ainsi ses premières impressions de route :

Notre voiture, de toutes, était la plus coquette, la plus confortable aussi ; mais je ne veux point tarder à vous présenter l'équipage : sur le siège, tenant le guidon, de manière à nous inspirer toute confiance, Frédéric, mécanicien expert, et son aide, un bon Belge, nommé Léopold à l'instar de son roi ; dans la voiture, debout sur la banquette de devant comme, sur sa passerelle, le commandant d'un navire, Paul Thuillier, cycliste renommé, lequel a fait la route plusieurs fois déjà sur sa bicyclette et en connaît les moindres rides ; Thuillier est notre pilote, il est aussi un agréable compagnon plein de bonne humeur et très débrouillard ; enfin, comme passagers, le jeune Arthur Wincke, fils du constructeur, et moi, touriste.

A la vérité, toutes les voitures étaient ainsi surchargées de voyageurs, et ce fut croulant sous le poids des passagers que les engins mécaniques accomplirent sur les 1 200 kilomètres de route la superbe randonnée qui demeurera éternellement célèbre dans l'histoire de l'automobilisme.

Le dog-cart à vapeur de Dion et Bouton (n° 3) tient la tête à Châteaufort, suivide près par le phaéton Peugeot (n° 16), qui se laisse cependant distancer à Forêt-le-Roi par la vapeur et les bicyclettes, tandis que le Panhard-Levassor (n° 5), souvenez-vous-en, s'élève graduellement au rang de second !

A Orléans, on acclame les mêmes noms : de Dion ! Panhard ! Peugeot ! Bollée qui se rapproche ! Serpollet !

Et l'on fait cette remarque judicieuse que moins le terrain est accidenté, plus les véhicules à pétrole prennent d'avance sur les voitures à vapeur.

Par exemple, l'unique voiture électrique de la course éprouve les plus regrettables avaries dès le début.

Elle méritait mieux.

M. Jeantaud avait créé un type spécial de véhicule et disposé quinze batteries de rechange sur divers points de la route. Un accident d'essieu obligeait sa voiture à s'arrêter vingt-quatre heures à Orléans. On repartit cependant et l'on fit, somme toute, 600 kilomètres à une moyenne de 16 kilomètres à l'heure.

Partie sixième de Versailles à 12 h. 11' 32", la voiture à vapeur Amédée Bollée père, la vieille et célèbre *Obéissante* est à Limours avec quatre minutes de retard seulement sur le premier, la voiture de Dion (n° 3) partie huit minutes avant elle.

Nous pouvions donc espérer, jusqu'à un certain point, un succès, écrira plus tard Léon Bollée qui était du voyage, mais nous apercevant que notre bielle de gauche chauffe, le coussinet étant trop serré, nous passons dix minutes à la refroidir suffisamment pour pouvoir continuer jusqu'à notre relai d'eau d'Angervilliers.

Pendant que nous prenions l'eau, mon père, dans l'intention de refroidir plus complètement la bielle, pose dessus un paquet de chiffons mouillés que nous oublions mal-

heureusement lorsque nos approvisionnements étant faits nous repartons ; dès le premier mouvement de la machine, les chiffons, passant dans les engrenages cônes de commande du tiroir, cassent le support en fonte du coussinet de l'arbre intermédiaire entre le vilebrequin et le tiroir, produisant un effort tel qu'une de nos bielles se fausse.

C'est alors que commence le calvaire mémorable des courageux pilotes de la vaillante Bollée sans cesse démolie, sans cesse réparée ; dépassant tous les concurrents quand elle marche, lamentablement distancée lorsqu'elle s'arrête, mais finissant pourtant les 1 200 kilomètres dans les délais prévus !

Des scènes amusantes ont lieu en cours de route. M. Armand Peugeot, venu par le train à Blois rencontre le comte de Dion et le comte de Chasseloup-Laubat, remplissant d'eau une énorme chaudière, assistés dans cette interminable besogne par six obligeants pompiers de la localité... en grand uniforme !

A Montfort-l'Amaury, l'infortuné Lepape achève la descente dangereuse « de la mort » par une panne irrémédiable.

On ne saurait coucher au village encombré de chemineaux embauchés dans la région pour la cueillette des fraises.

Il n'y a de disponible que... la piste circulaire d'un manège de chevaux de bois. Et les forains font bon accueil à ces autres « globe-trotters » qui s'endorment au pied de l'orgue de Barbarie !...

A Vouvray, Bouton, désespéré, s'efforce en vain de réparer la cardan du numéro 3 ; mais il n'y a rien à faire, et il reste là.

Pendant ce temps, deuxième à Blois le numéro 5, conduit par Levassor, prend, à Tours, la tête du peloton qu'il distancera par la suite de plus en plus.

Ah ! l'admirable voiture ! Signalée à Tours dès 8 h. 40 du soir, la voici atteignant Poitiers à minuit 45 ; en avance, sur l'horaire prévu, de quelques heures ; si en avance que le mécanicien qui doit, au passage, remplacer Levassor, repose encore quelque part dans un hôtel ignoré de la ville endormie...

Levassor n'hésite pas, et sans s'attarder à sa recherche, continue courageusement vers Bordeaux.

Au contrôle de Bordeaux

La journée du 12 se passe à Bordeaux dans l'attente et l'anxiété : que deviennent les coureurs ?

Le contrôle fonctionne sous la direction de M. Maurice Martin, du *Véloce-Sport*.

Le virage aura lieu en face du palais de l'Électricité, derrière le monument des Girondins, à un pavillon spécial, pavoisé pour la circonstance.

A la vérité, les contrôleurs n'ont pas encore grand travail et leur première opération est encore à faire lorsque tombe le crépuscule.

Enfin, au soir, les cyclistes, partis en reconnaissance, reviennent à toutes pédales, car la farandole joyeuse de leurs lampions multicolores précède, à 10 h. 38, la Panhard-Levassor (n° 5), qui, sous l'experte direction de l'infatigable Levassor, vire au contrôle et repart sur Paris!!!

Successivement arrivent dans l'ordre après Levassor :

15. Peugeot (13 juin), 2 h. 10 matin. — 8. Peugeot, 3 h. 28. — 16. Peugeot, 5 h. 23. — 28. Panhard et Levassor, 7 h. 20. — 12. Roger, 9 h. 46. — 7. Panhard et Levassor, minuit 22. — 20. Serpollet (14 juin), 1 heure matin. — 13. E. Roger, 7 h. 2. — 24. Bollée, 9 h. 45. — 46. Michelin, midi 45.

« L'Éclair » de Michelin

Michelin? oui Michelin concourait, tenant aussi bien à expérimenter qu'à faire connaître ses nouveaux bandages pneumatiques auxquels il était encore le seul à croire!

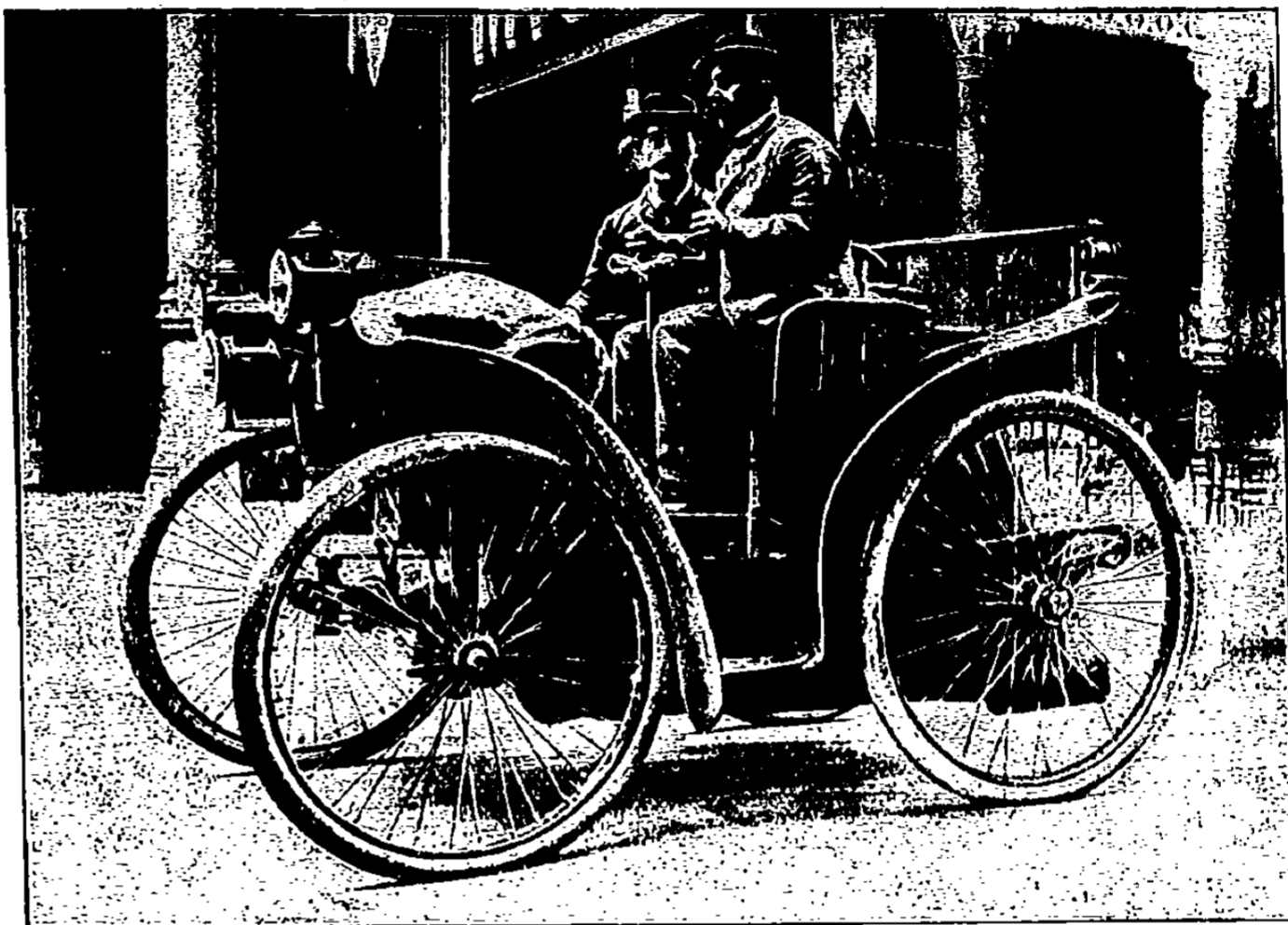
Il avait donc engagé son fameux véhicule *l'Éclair* qui pesait 1 400 kilogrammes. A la vérité, dès le départ de Paris, avatars sur avatars s'étaient succédés. Resté en panne avenue Mac-Mahon par suite d'un mélange involontaire d'eau à l'essence du carburateur, Édouard Michelin avait été l'objet des railleries de la foule. « Ça veut aller à Bordeaux et ça ne peut seulement pas monter jusqu'à l'Arc de triomphe », disait-on!

Néanmoins *l'Éclair* parvenait à gagner Versailles, puis Tours, Poitiers, Bordeaux où les conducteurs arrivaient sans s'arrêter, mangeant en cours de marche, pour gagner du temps, un poulet imbibé de pétrole.

Les pneus de 65 crevaient souvent et leur réparation constituait un travail pénible : vingt boulons de sécurité maintenaient à la jante ces rudimentaires bandages qui ne résistèrent chacun guère plus de 150 kilomètres; néanmoins on roulait encore à 60 à l'heure dans les descentes, mais en ayant le soin d'éviter les cailloux!

L'Éclair revint à Paris dans des conditions suffisantes pour arracher à

Levassor qui avait exigé pour se convaincre de la présence de l'air dans le tube de caoutchouc, le dégonflement d'un pneu, cet hommage élogieux :



L'ÉCLAIR

PREMIÈRE VOITURE MUNIE DE PNEUMATIQUES MICHELIN

Mais c'est bon tout de même, je ne m'attendais pas à cela, vous faites tellement de réclame !!!

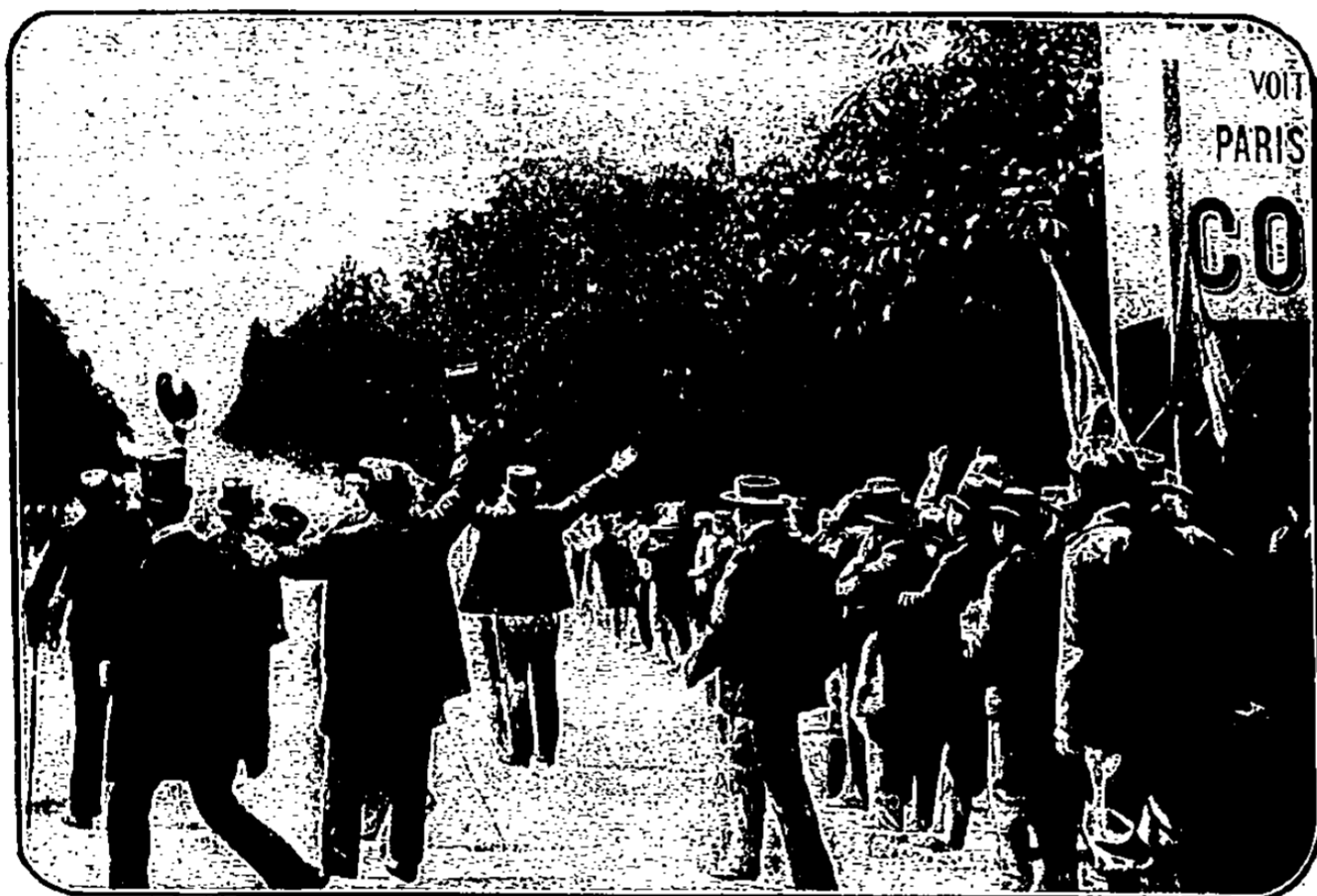
Déjà il apparaît, au lendemain de cette épreuve, que la grosse pierre d'achoppement à l'essor de l'automobile réside dans le problème de l'habillage de la roue. Le cercle de fer ne vaut rien et transmet les vibrations qui désagrègent le mécanisme. La bande de caoutchouc plein, bien que préconisée encore par Levassor n'atténue qu'imparfaitement les inconvénients du métal en contact avec le sol. Il faudra bon gré mal gré en venir à la seule solution rationnelle qui prévaut déjà en matière de vélocipédie et de traction hippique : le pneumatique ; certes le problème est grave, car pour le pneu-auto, bien plus difficile est la solution. Le pneu de fiacre s'use à la longue par le roulement sur le sol, mais le pavé est bon en général et n'est pas semé des silex tranchants de nos routes. Puis, la vitesse est relativement faible, et enfin, par-dessus tout, la roue du fiacre n'est pas motrice, n'a point, par son adhérence avec le sol, à entraîner toute la masse du véhicule. Or, le travail développé à la circonférence

d'un pneumatique d'automobile est tel qu'on a noté, dans les courses, des élévations de température produites par le frottement pouvant aller jusqu'à 60 degrés centigrades.

Néanmoins Michelin triomphera de toutes ces difficultés : nous allons désormais le retrouver, de plus en plus « favori », devenu l'indispensable collaborateur des gagnants de toutes les courses.

Le classement d'arrivée

Une voiture Serpollet versait au retour, à quelques kilomètres du but, le numéro 6 (Panhard-Levassor) était disqualifié pour avoir changé de



ARRIVÉE DE LEVASSOR, SUR PANHARD-LEVASSOR, A LA PORTE-MAILLOT

roue, tout comme d'ailleurs *l'Éclair*, auquel un commissaire à Tours avait reproché le remplacement de divers rayons, etc., etc. ; néanmoins neuf véhicules accomplissaient la formidable performance imposée dans le délai prescrit, soit moins de cent heures.

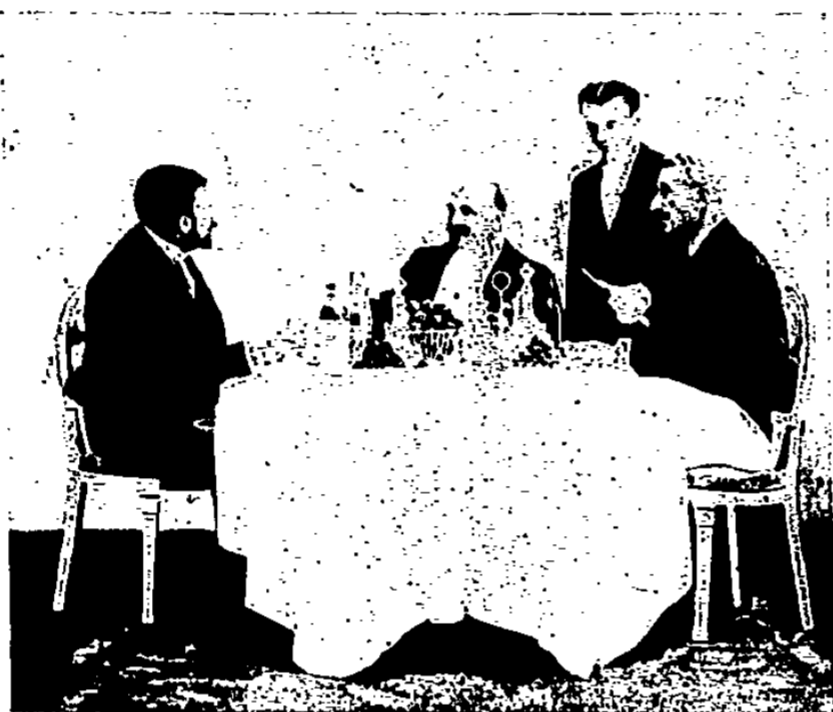
C'étaient, dans l'ordre de classement, selon les temps :

1^{er}, n° 5, Panhard et Levassor (2 places), 48 h. 47'. — 2^e, n° 15, Peugeot (2 places), 54 h. 35'. — 3^e, n° 8, Peugeot (4 places), 59 h. 49'. — 4^e, n° 16, Peugeot (4 places), 59 h. 48'. — 5^e, n° 12, Roger (4 places), 64 h. 30'. — 6^e, n° 7, Panhard et Levassor (4 places), 72 h. 14'. — 7^e, n° 28, Panhard et Levassor (5 places), 78 h. 7'. — 8^e, n° 13, Roger (4 places), 82 h. 48'. — 9^e, n° 24, omnibus à vapeur Bollée (6 places), 90 h. 3'.

L'Automobile-Club de France. Sa fondation

Ce serait mal juger les hardis novateurs qui avaient, dans un bel élan d'enthousiasme, entrepris et mené à bien l'organisation de Paris-Bordeaux, que de les croire un seul instant capables de s'en tenir là et de se séparer après de réciproques congratulations,

La plupart avaient l'intuition que leur mission, en apparence terminée,



LE DÉJEUNER HISTORIQUE

COMTE DE DION

BARON DE ZUYLEN

PAUL MEYAN

(Motor Review)

commençait au contraire à peine. Toutefois, on ne pouvait songer à recommencer immédiatement semblable expérience, et cependant il ne fallait pas cesser de se voir, de se rencontrer, d'échanger des idées si l'on voulait ajouter un second chapitre aux glorieuses pages de juin 1895.

Le marquis et le comte de Chasseloup-Laubat suggérèrent alors de transformer le comité temporaire en un comité permanent.

Mais, allant plus de l'avant encore, le comte de Dion songea à

substituer au comité permanent une Société d'encouragement qui serait aussi un cercle mondain, et proposa :

— Nous allons fonder l'Automobile-Club de France.

Les membres du comité de Paris-Bordeaux adoptèrent l'idée soumise, plus pour faire plaisir à leur ami qu'avec la conviction qu'ils allaient entreprendre une œuvre durable.

On ne saurait les incriminer : à l'exception du comte de Dion dont l'optimisme parfois déconcertant fut toujours ratifié dans ses prédictions par les circonstances, les adeptes, les plus fervents de l'automobilisme passèrent continuellement de surprises en surprises, les résultats obtenus excédant sans cesse — et de beaucoup — leurs plus audacieuses espérances.

Quelqu'un cependant partageait complètement l'enthousiasme du comte de Dion. C'est le baron de Zuylen de Nyevelt de Haar, dont la première rencontre avec le grand industriel français, en 1894, à Rouen, devait avoir des conséquences si considérables.

Pour entreprendre une œuvre de l'importance de celle méditée par les deux amis, le comte de Dion et le baron de Zuylen, l'appui de la presse était indispensable, et le comte de Dion crut devoir mettre au courant de leurs projets un publiciste apprécié, très au courant de tout ce qui concernait les sports en général, l'automobilisme naissant, en particulier, M. Paul Meyan qui, le premier dans les journaux *le Matin* et *le Figaro*, avait créé la « rubrique sportive ».

Je me souviens encore, raconte Paul Meyan dans *la France automobile*, rencontrant le comte de Dion un matin avenue du Roule, quelques jours après la course Paris-Bordeaux. Il avait émis l'idée de fonder une réunion de propriétaires de voitures automobiles, qui se soumettraient entre eux les remarques faites au cours de leurs excursions et de leurs expériences. Les perfectionnements ou modifications qu'ils auraient pu imaginer de façon à faire progresser par une sorte d'entente mutuelle la fabrication des voitures sans chevaux.

Je lui fis remarquer que cette idée pouvait prendre de plus grands développements et devenir une sorte d'institution de premier ordre, capable de rendre les plus grands services.

Et soudain sa figure s'illumina. Il venait d'entrevoir d'un rapide coup d'œil l'importance de l'idée qui avait germé dans son esprit.

— Venez déjeuner chez moi demain, me dit-il, nous en recauserons.

Et le lendemain, dans son hôtel du quai d'Orsay, quatre personnes se trouvaient réunies autour de la table : le baron de Zuylen, le comte de Dion, M. Récopé et votre serviteur.

Au dessert, l'Automobile-Club de France était fondé. Une cinquantaine de noms étaient choisis pour une première réunion; je fus chargé de rédiger les statuts de la société et huit jours plus tard ces mêmes salons du quai d'Orsay s'illuminaient pour recevoir les premiers membres fondateurs de l'Automobile-Club de France.

De nombreuses personnalités, consultées officieusement, se déclarent alors favorables au projet : constructeurs, sportsmen, ingénieurs, gens du monde sont animés des meilleures dispositions; il faut en profiter. Aussi les uns et les autres étaient-ils convoqués à la date du 12 novembre 1895 chez le comte de Dion, quai d'Orsay, 27.

Celui-leur souhaita la bienvenue en ces termes :

Croyez-moi Messieurs, le monde est avec nous aujourd'hui et le mouvement à la tête duquel nous sommes sera irrésistible. Dans trois ans, nous serons deux mille membres, et il nous faudra un palais pour les recevoir.

Que se passa-t-il à cette réunion mémorable qui ne prit fin qu'à six heures du soir?

Ouvrons, pour le savoir, le volumineux registre où sont consignées encore aujourd'hui les délibérations de l'Automobile-Club de France, et... lisons :

AUTOMOBILE-CLUB DE FRANCE

Procès-verbal de la séance du comité du 12 novembre 1895

L'an mil huit cent quatre-vingt-quinze le douze novembre, à quatre heures, les membres du comité de l'Automobile-Club de France se sont réunis provisoirement chez M. le comte de Dion, 27, quai d'Orsay. *Sont présents* : MM. Marcel Deprez, Georges Berger, baron de Zuylen, comte de Dion, Aucoc, Baillif, Clément, Dufayel, Edeline, Gaudry, Pierre Giffard, Artigue, Jeantaud, H. de la Valette, R. Lebaudy, de Lucenski, Marc, P. Meyan, Mors, Pérignon, Pierron, Récopé, Sabatier, Varenne. *Excusés* : MM. G. Collin, marquis et comte de Chasseloup-Laubat, Ravenez.

Ordre du jour : 1° Allocution du comte de Dion sur le but de la réunion; 2° nomination des présidents d'honneur; 3° formation du comité; 4° lecture et discussion des statuts; 5° nomination du conseil d'administration; 6° constitution du Cercle et rédaction des formalités légales; 7° lecture de la liste des membres adhérents; 8° nomination d'une commission pour la recherche d'un local.

Le comte de Dion explique qu'il a réuni les personnes présentes dans le but de former un cercle qui prendra le nom d'*Automobile-Club de France*, et les remercie d'avoir bien voulu répondre à son invitation.

Nomination des présidents d'honneur

Il propose avant toute discussion d'offrir la présidence d'honneur à MM. Marcel Deprez et Georges Berger, qui déjà avaient apporté l'appui de leurs noms et de leur autorité lors de la brillante manifestation de juin 1895.

MM. Marcel Deprez et G. Berger sont nommés par acclamation, à l'unanimité, présidents d'honneur et prennent place au bureau.

Discussion des statuts

M. Meyan est prié de donner lecture des projets de statuts qu'il a rédigés.

Après cette lecture, M. Georges Berger soulève diverses objections, la première a trait à un alinéa de l'article premier des statuts, portant sur la création d'un comité de contentieux chargé d'étudier les procès intéressant l'automobilisme.

M. Georges Berger voudrait une rédaction qui dégageât entièrement la responsabilité du Cercle. A la suite de la discussion à laquelle ont pris part MM. de Dion, Baillif, Pérignon, Gaudry et Pierron, il est décidé de nommer une commission spéciale chargée de préparer une nouvelle rédaction conforme au vœu de l'assemblée.

Sont nommés membres de cette commission, MM. Pérignon, Gaudy, Gamard et Prevost.

A l'article 3, les modifications suivantes sont demandées et adoptées, à savoir :

« Le comité se réunira, autant que possible, tous les mois et les délibérations ne seront valables que si le cinquième au moins des membres est présent ou a voté.

Une modification est également apportée à l'article 16, qui sera ainsi rédigé :

« Tout membre qui n'aura pas notifié par écrit au secrétaire, trois mois avant le 1^{er} janvier, l'intention de cesser de faire partie du Cercle, reste débiteur de sa cotisation pour l'année suivante. »

L'ensemble des statuts est adopté, sauf la modification à apporter à l'article premier.

Nomination du conseil d'administration

Le comité passe ensuite à la nomination du conseil d'administration.

Sont nommés à l'unanimité :

Président : M. le baron de Zuylen; *vice-présidents* : MM. Menier et comte de Dion; *secrétaire général* : M. Paul Meyan; *secrétaire technique* : M. le comte H. de La Valette; *trésorier* : M. André Lehideux.

A la prière des présidents d'honneur, M. de Zuylen vient occuper le fauteuil présidentiel et le bureau prend place autour de lui.

Commission du local

Le président met aux voix la nomination d'une commission chargée de trouver un local pour le Cercle.

Le comité charge son bureau d'étudier la question et de lui apporter des propositions.

Le secrétaire donne lecture de la liste des membres adhérents qui s'élèvent à ce jour à soixante et un.

La prochaine réunion du comité est fixée au mardi 19 courant à 4 heures, chez M. le comte de Dion, 27, quai d'Orsay.

La séance est levée à 6 heures.

Le président,
DE ZUYLEN.

L'Automobile-Club, dès lors, existait : il allait s'installer place de l'Opéra.

Son comité avait placé à sa tête un homme qui, par sa situation sociale indépendante et estimée, son tact, sa bienveillance et l'universelle sympathie qu'il inspirait à tous ceux ayant l'occasion de l'approcher, était le mieux désigné pour porter dignement sur ses élégantes et robustes épaules l'emblématique panonceau de la grande évolution industrielle et sportive que l'Automobile-Club de France allait provoquer, avec aussi le précieux concours des cinq cents sociétaires qui seront inscrits avant mars 1896!

Les premières expositions d'automobiles

A côté des groupements sportifs et mondains, prenaient également place les manifestations industrielles.

Précédant puis succédant à la course, une Exposition de la locomotion automobile avait été ouverte du 6 au 20 juin dans la galerie Rapp, vaste hall de 100 mètres de long sur 30 de large avec un sol bitumé, vestige de l'Exposition universelle de 1889.

Au mois de décembre 1894, le deuxième Salon du cycle, installé au palais de l'Industrie, avait à peine compté quelques véhicules mécaniques. De rares constructeurs avaient réuni dans un coin obscur du palais leurs rudimentaires engins, modèles, dessins... et la foule était passée, indifférente!...

En juin 1895, les fabricants avaient unanimement répondu à l'appel du comité de la course Paris-Bordeaux.

On comptait, à l'Exposition du Champ-de-Mars, quarante-six véhicules automobiles de toutes sortes, depuis la bicyclette et le tricycle à pétrole jusqu'à l'omnibus à vapeur.

L'élan était décidément donné!

En Angleterre. Sir David Salomons. L'Exposition de Tunbridge Wells

Ce serait laisser subsister une lacune impardonnable que négliger de parler ici d'un homme qui fut pour l'Angleterre l'égal de nos de Dion, de Zuylen, etc., c'est-à-dire un grand vulgarisateur de l'idée nouvelle, un avocat autorisé de la cause : Sir David Salomons.

Sans cesse intéressé aux applications pratiques de la science, auteur de nombreux ouvrages techniques, Sir David Salomons devait évidemment considérer avec curiosité les essais de nos constructeurs français et s'enthousiasmer pour leurs succès relatifs.

On le trouve dès la constitution de l'Automobile-Club de France, sur la liste des membres fondateurs; mais aussi et surtout influençant en Angleterre l'opinion publique et le Parlement, tant pour accrédi-ter l'automobilisme, auprès du public, que pour obtenir du gouvernement l'abrogation des « Locomotives Acts ».

Les voitures sans chevaux étaient inconnues en Angleterre. Sir David Salomons n'hésite pas à louer les vastes terrains de sports de Tunbridge Wells; et, par une grande publicité, informe le public qu'une exposition de voitures sans chevaux va y avoir lieu le 15 octobre 1895.

Les constructeurs français répondirent au pressant appel de Sir David Salomons : Delahaye, Peugeot, Panhard et Levassor, Roger, envoyèrent des voitures; Gladiator, ses tricycles et quadricycles; de Dion et Bouton exhibèrent leur nouveau tricycle à pétrole, et deux constructeurs anglais firent preuve de bonne volonté en annonçant l'exposition de deux voitures électriques.

La manifestation fut un succès : mille personnes, appartenant à la meilleure société, assistèrent à l'ouverture de l'Exposition qu'inaugura solennellement Sir David Salomons, en parcourant les 500 mètres de la piste circulaire à bord d'une voiture Peugeot conduite par l'Hon. Evelyn Ellis, tandis que, dans l'assistance, on remarquait MM. le baron de

Zuylen, le comte de Dion, Frédéric Simms, Bouton, Avigdor, Houry, Julien Williams, Sir Benjamin Richardson, Hilgen, etc., etc.

Dans la pittoresque cité de Tunbridge Wells, des trains de plaisir avaient amené toute une population sympathique, qui prit grand intérêt aux évolutions des « motor cars », et il se trouva même des hommes d'affaires pour vouloir négocier sur-le-champ avec le comte de Dion l'achat de ses brevets pour l'Angleterre.

Vers l'abolition des « Locomotives Acts »

La manifestation, réussie en tout point, bénéficia d'une large publicité.

Cent journaux en rendirent compte, et sur lesquels 90 furent favorables à la locomotion nouvelle, 8 indifférents et 2 seulement hostiles.

Poursuivant son œuvre, à la suite d'une réunion à l'hôtel de Cannon Street, d'où naquit la *Self Propelled Traffic Association*, groupement de gentlemen uniquement soucieux du développement de l'industrie en Angleterre et nullement préoccupés d'affaires financières, Sir David Salomon, élu président de la S. P. T. A., tenta une démarche auprès de la Chambre des communes et obtint tout d'abord de légères modifications à la loi restrictive.

C'est ainsi qu'il fit ajouter au paragraphe interdisant *toute émission de vapeur ou toute fumée visible*, cette atténuation, *sauf dans des cas exceptionnels ou momentanés*. Il allait obtenir mieux.

Le British Motor Syndicate. — Duncan et Léon Bollée

Sir David Salomon, envisageait la question de trop haut pour se laisser guider par des intérêts financiers.

Il convenait que d'autres aient le souci d'échafauder, en s'abritant derrière les avantages résultant de sa précieuse influence, la charpente d'une organisation commerciale et industrielle.

M. O. Duncan, dont il a déjà été parlé, fut le principal, pour ne pas dire l'unique fournisseur du fameux *British Motor Syndicate*, dirigé par Lawson, qui tenta outre-Manche le trust des brevets français et étrangers.

Cela commença par une amusante aventure :

Le 4 décembre 1895, en France, sous le numéro 252 326, une invention était brevetée de la façon suivante :

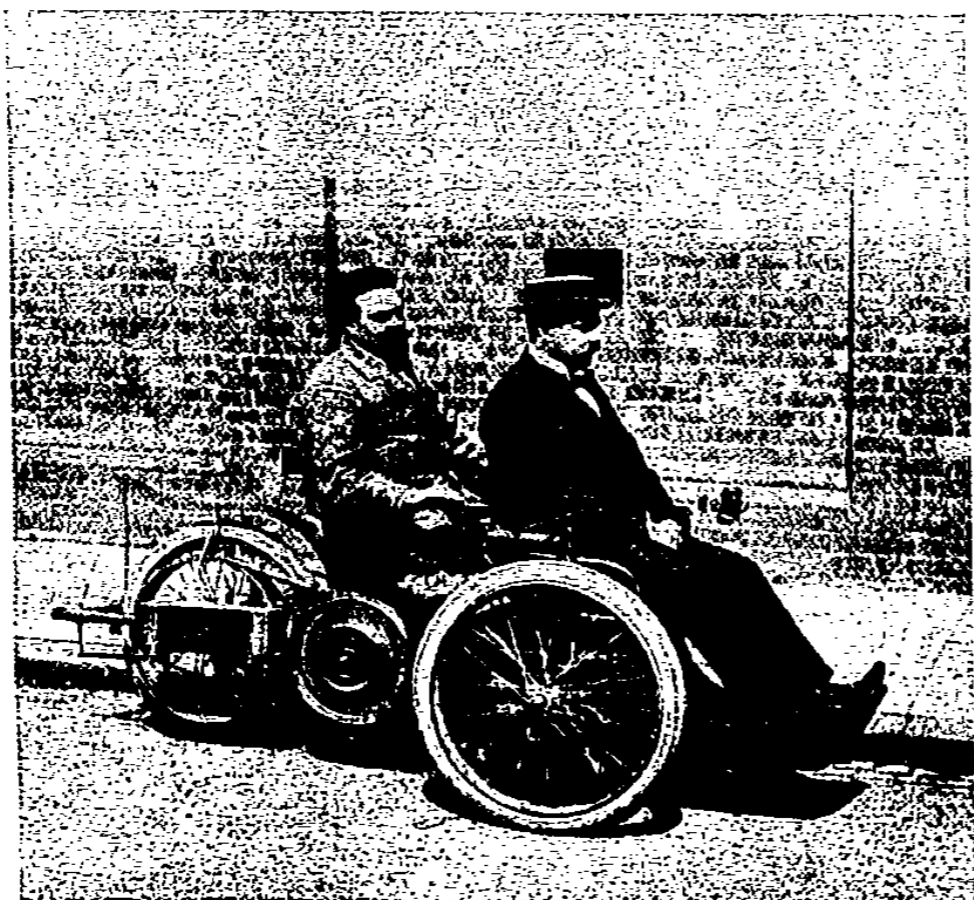
Bollée. Cycle automobile. Système Léon Bollée. Le Mans.

Tandis qu'Amédée continuait à s'occuper de la fabrication des grosses voitures, Léon allait s'orienter plus particulièrement vers la construction des engins légers « cycles automobiles » rapidement intitulés « voiturettes », expression que peu après les tribunaux déclaraient être la propriété de Léon Bollée.

Chèque et séquestration!

O. Duncan décida Léon Bollée à venir passer quelques jours à Coventry avec une machine.

Celle-ci fonctionna si bien, que Lawson, enthousiasmé, offrit au construc-



VOITURETTE BOLLÉE

LÉON BOLLÉE

H.-O. DUNCAN

(Motor Review)

teur français — qui accepta — d'acheter les brevets de sa voiturette pour l'Angleterre moyennant 20 000 livres sterling, soit 500 000 francs!

Un acompte de 4 000 livres sterling fut remis par chèque à Bollée, le solde devant être payé en traites à échéances fixes.

Mais, sur ces entrefaites, les usines de Coventry, où l'on devait construire les voiturettes Bollée, vinrent à brûler et, avec elles, la voiturette modèle, les plans.

Lawson demanda au constructeur une autre machine et

celui-ci déclara ne pouvoir la livrer qu'au bout de deux mois. Mécontent, Lawson laissa protester la première traite, venue à échéance, et la situation menaçait de s'aggraver si Duncan n'était intervenu, car Bollée refusait de livrer sans argent et Lawson de payer, sans voiture.

Duncan obtint finalement qu'une machine lui serait remise par Léon Bollée en échange du versement de 16 000 livres sterling.

En conséquence, il partit pour Le Mans, ayant en poche le chèque de Lawson.

Léon Bollée reçut Duncan d'une façon charmante, mais ne voulut le laisser partir qu'une fois le chèque encaissé par la Banque.

Cela dura quatre jours, pendant lesquels le représentant du *British Motor Syndicate* fut bel et bien séquestré, avec, pour geôliers, l'aimable entourage de Léon Bollée.

L'avis d'encaissement parvint enfin ! Bollée rassuré, Duncan fut libre et emporta joyeusement la fameuse voiturette qui devait hautement exciter la curiosité des industriels et chauffeurs anglais, et aussi de la jeunesse, si l'on en croit ce joli mot d'un enfant voyant passer dans les rues de Coventry la voiturette célèbre :

— Tiens, regardes donc, papa, ce tricycle à pétrole qui marche à l'envers !

En Amérique. — La course du « Times Herald »

Si l'Angleterre faisait, dès 1895, de sérieux efforts pour favoriser chez elle le développement d'une industrie qui semblait née très viable en France, l'Amérique se préoccupait naturellement aussi de la question.

La France avait eu « ses courses » Paris-Rouen, Paris-Bordeaux... Les États-Unis ne pouvaient, sous peine de déchéance, laisser à l'ancien continent la suprématie en matière de mécanique, surtout de locomotion mécanique.

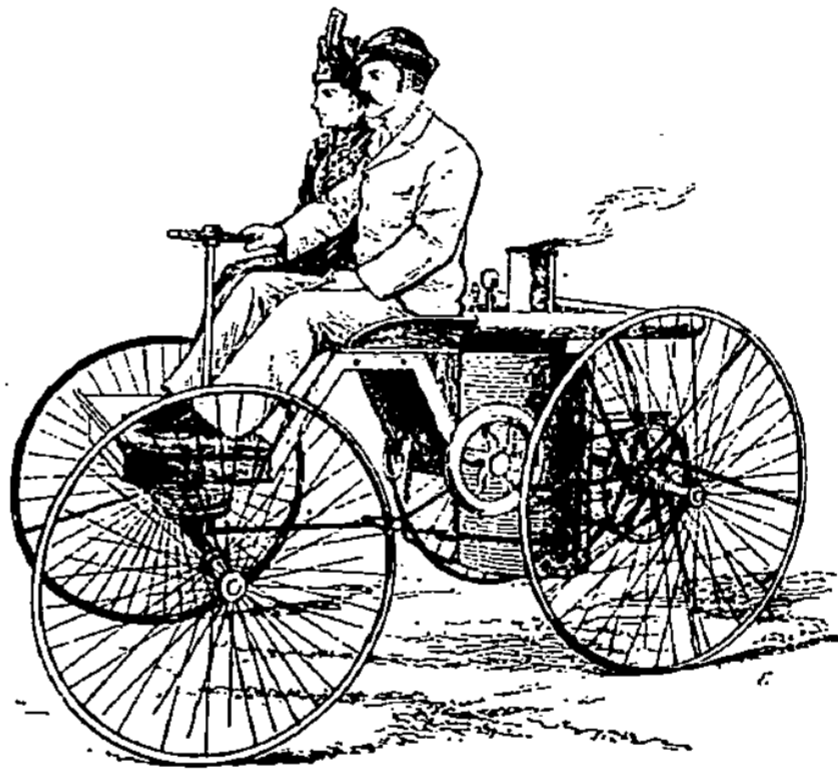
Aussi le *Times Herald* annonça-t-il, pour le 2 novembre, une grande épreuve sur la route de Chicago à Vaukegan.

Cent concurrents s'inscrivirent, mais à la veille des éliminatoires, le jury s'aperçut que personne, ou pour ainsi dire, n'était prêt.

On songea bien à reculer l'épreuve d'une quinzaine de jours, mais il fallait cependant donner un spectacle quelconque à la foule venue, sur la foi des renseignements, assister à la course fixée au 2 novembre.

Le *Times Herald* affecta 500 dollars à partager entre les concurrents susceptibles de partir, mais qui achèveraient le parcours.

L'itinéraire — aller et retour de Chicago-Vaukegan-Chicago, relevé



TRICYCLE A VAPEUR DE L'AMÉRICAIN SIMMOND
(1894)
(The Engineer)

avec des bicyclettes munies de « cyclomètres », mesurait une distance totale de 90 à 92 milles, soit environ 150 kilomètres.

Le temps maximum accordé aux partants dans l'épreuve du 2 novembre fut de treize heures.

Ce chiffre, nullement pris au hasard était, par rapport à 150 kilomètres, ce que les cent heures étaient à la distance de la course Paris-Bordeaux de 1 200 kilomètres, et c'est pour cette raison que le jury crut devoir le choisir.

Un seul concurrent termina le parcours — après d'innombrables accidents — en plus de dix heures.

L'insuccès de ce début ne découragea point les audacieux Américains. On décida de recommencer l'épreuve le 28 novembre. On ne le fit point, mais d'importantes revues spéciales se fondèrent à cette époque, telles que *The Motorcycle* édité à Chicago, et *The Horseless Age* publié à New-York qui, à défaut de faits probants, chantèrent les louanges de l'automobilisme naissant et certifièrent qu'un avenir illimité attendait en Amérique cette industrie déjà florissante...

CHAPITRE XV

La Course Paris-Marseille (1896)

L'Automobile-Club de France. — L'œuvre qu'il prépare. — Le baron de Zuylen. — L'œuvre accomplie. — Le règlement de Paris-Marseille. — Les motocycles et l'épreuve éliminatoire. — Paris-Marseille. — Le départ. — Vers Marseille. — L'accident de Levassor. — A Marseille. — L'exposition. — Le train spécial. — Le retour vers Paris. — La dernière étape : Un article de Michel Corday. — L'arrivée. — La Renaissance anglaise. — L'abolition des « Locomotives Acts ». — L'essor industriel et commercial. — La Compagnie Daimler anglaise. — Instone. — La promenade London-Brighton. — Pennington l'illustre. — Ceux qui n'y crurent pas. — Pennington et la défense nationale.

L'Automobile-Club de France. — L'œuvre qu'il prépare. — Le baron de Zuylen

CERTES, l'Automobile-Club était de ces fondations qui prennent racine d'elles-mêmes lorsque placées au bon moment dans le terrain qui leur convient; mais il ne faut pas se dissimuler que le fait d'avoir à sa tête le baron de Zuylen fut, pour la Société d'encouragement, un précieux élément de succès.

Dans maintes circonstances, le baron de Zuylen eut à montrer toute son énergie pour résister aux attaques des adversaires de la locomotion nouvelle; tout son tact, pour parer aux à-coups procédant des passions politiques, voire même toute sa diplomatie pour éviter certaines dissensions intestines. Il paya sans cesse de sa personne, considérant l'Automobile-Club comme une seconde famille dont les enfants éprouvaient parfois le besoin de recourir à la caisse paternelle... Il mit à contribution ses hautes relations pour adoucir les rapports, dans certaines occasions, tendus entre la France et les dirigeants de grands clubs étrangers. On lui doit beaucoup dans le développement de l'industrie automobile et pour l'adoption du sport nouveau par l'élément riche et mondain.

Sa modestie n'en est cependant aucunement altérée. On retrouve toujours aujourd'hui, dans le président de l'Automobile-Club de France, ce baron de Zuylen d'il y a quinze ans, simple, doux, bienveillant, qui considéra tout d'abord que l'automobilisme était un progrès, puisque cette locomotion nouvelle allait épargner les pauvres chevaux !!!

Quelques mois après sa fondation, l'Automobile-Club voyait son exem-



LA VILLA DE L'AUTOMOBILE-CLUB, AU BOIS DE BOULOGNE

ple suivi en Belgique, en Angleterre où se créaient des sociétés similaires.

L'installation de la place de l'Opéra apparut, dès le principe, insuffisante. On songea à louer une villa disponible au bois de Boulogne et peu après cette décision, le 15 avril, en attendant d'en prendre possession, un grand banquet chez Durand réunissait soixante-quatre convives, membres du Cercle, autour du baron de Zuylen, ayant à ses côtés le comte de Dion, Arthur Meyer, Fernand Xau, Berlier, Récopé, Pierre Giffard, pour fêter l'inauguration du Club.

Les réunions mondaines se succédèrent d'ailleurs fréquentes, et réussies : Sir David Salomons ayant invité les automobilistes à sa propriété

voisine de Londres pour le mois de juillet prochain, le 6 juin M. Dufayel offrait, en son honneur, un grand dîner à la villa du Bois, ouverte depuis le 21 mai.

Le 16 juin, on inaugurerait officiellement celle-ci par un banquet de quatre cents couverts, par petites tables, auquel les dames étaient conviées. Le prince de Sagan, tout récemment admis au Cercle, avait amené la princesse de Metternich; une soirée artistique corsa l'attrait de cette réunion.

Toutefois, l'Automobile-Club ne se contentait pas d'être un club mondain; il voulait faire œuvre utile et le fit :

A M. Paul Meyan, secrétaire général, fut substitué un employé salarié, dont la besogne administrative fut si rapidement importante qu'il fallut lui adjoindre tout un personnel.

Des commissions, techniques et de contentieux, allaient

être constituées : l'une pour examiner les inventions et décerner au besoin des récompenses; l'autre pour défendre l'industrie et le sport naissants qui soulevaient chaque jour des questions de jurisprudence.

C'est ainsi que ce Cercle, qui était aussi et surtout une Société d'encouragement, devint un véritable ministère de l'automobilisme. Il subventionna certaines épreuves dignes d'intérêt et consacra sa personnalité... artistique en confiant à l'éminent artiste Dupuis, le soin de graver la « médaille » de l'association.

Dès le mois d'avril, le Comité avait décidé que des conférences-causeries seraient faites par les membres de bonne volonté, tous les mardis soirs, en vue de l'instruction automobile mutuelle et aussi de resserrer les liens qui devaient unir les membres de la grande assemblée, chaque jour plus nombreux.

Le 28 janvier 1896, à la réunion du Touring-Club, salle de la Société de géographie, le comte de La Valette, secrétaire technique de l'Automobile-Club, avait eu l'occasion de faire, à un auditoire nombreux, l'historique intéressant de l'industrie automobile; l'exemple donné était suivi, et l'on eut fréquemment le plaisir d'applaudir des conférenciers de talent



comme M. Georges Collin, qui commenta Paris-Marseille et bien d'autres encore¹ alors, que précédemment, M. A. Michelin avait lumineusement exposé l'histoire industrielle et scientifique du caoutchouc, appliqué à la vélocipédie et vraisemblablement utilisable dans l'automobilisme.

Le fameux aphorisme : « Le pneu Michelin boit l'obstacle », son auteur l'avait expliqué à ses auditeurs vivement intéressés, de la façon suivante, à propos du vélocipède :

Le bandage pneumatique surélève la jante de 3 à 4 centimètres au-dessus du sol. Il en résulte que le véhicule suspendu sur pneumatiques pourra passer sur des obstacles de 2 à 3 centimètres sans que ceux-ci viennent au contact d'autre chose que de l'air qui gonfle le pneumatique et sans même qu'il y ait soulèvement du véhicule... En somme on peut donner une idée assez juste de l'élasticité du pneumatique en disant que « le cycliste roule sur de l'air à 2 centimètres au-dessus des obstacles de la route.

Rigoureusement exacte, cette explication, admise, comprise par les cyclistes, allait également éclairer la religion des constructeurs de voitures. Ce qui était exact pour la bicyclette se trouvait l'être aussi pour l'automobile : un très proche avenir le prouvera surabondamment.

Ainsi donc, les efforts combinés de tous les novateurs s'unissaient pour répandre dans les milieux les plus divers, l'idée nouvelle qui procédait des bonnes paroles propagées.

D'autre part, si le Cercle devenait de plus en plus difficile pour les admissions, tout en restant largement ouvert à tous ceux que leurs qualités désignaient pour être enrégimentés sous le drapeau du progrès, les constructeurs, les dirigeants, la presse même, formaient un groupe homogène, dont le « client » n'était pas exclu.

On échangeait volontiers ses idées, verbalement, par écrit.

Le public y était encouragé et, somme toute, des correspondants obscurs de journaux, ou des signataires anonymes de lettres adressées aux commissions orientant le sport, formulèrent souvent les principes que par la suite on mit en action.

... C'est ainsi que se forma ce noyau de gens qui, sans connaissances spéciales, — car le sport était neuf et ne comportait ni passé ni ancêtres,

1. Principales conférences de l'époque : 12 janvier 1897, M. Marcel Deprez à l'A. C. F. : Sur la vapeur, les mélanges explosifs et l'électricité. — 21 janvier, M. Chauveau, à Paris : Sur les moteurs. — 25 janvier, M. Victor Cambon, à Lyon, à la Société lyonnaise d'agriculture, science et industrie : Les transports mécaniques en France et en Angleterre. — 4 février, M. Léon Béguin, à l'hôtel des Sociétés savantes : Sur l'automobilisme. — 13 février, M. Emmanuel Aimé, à l'A. C. F. : Sur la locomotion automobile jusqu'à ce jour. — 2 mars, M. Hospitalier, à l'A. C. F. : Sur les automobiles électriques, etc., etc.

— finirent par constituer le bloc inébranlable qui, dans les diverses commissions de l'Automobile-Club, président encore aujourd'hui aux destinées sportives de notre florissante industrie.

L'œuvre accomplie. — Le règlement de Paris-Marseille

La Société néophyte offrait, au point de vue de ses compétences éventuelles d'organisatrice, cette garantie qu'elle comptait dans son sein la majorité des membres du Comité de la course Paris-Bordeaux.

L'œuvre de la Commission chargée d'élaborer le règlement était, en effet, complexe. A raison de la diversité des types de véhicules, il convenait de créer plusieurs catégories, ce qui fut fait (voitures, motocycles et divers). Vu la longueur du parcours, qui ne pouvait être couvert en une seule étape, il fallut imaginer le système des parcs fermés. Ceux-ci furent établis à Auxerre, Dijon, Lyon, Avignon et Marseille. Un quart d'heure était accordé aux concurrents avant le départ pour remettre en état leurs véhicules. Enfin, de nombreux commissaires assumeraient le soin de veiller à l'observation stricte du règlement, et le Touring-Club de France accepta de fournir les pilotes nécessaires à la traversée des villes.

Les motocycles et l'épreuve éliminatoire

Les organisateurs de Paris-Marseille-Paris se méfiaient-ils des capacités d'endurance des motocycles?

Il est permis de le supposer, puisqu'une sorte d'épreuve expérimentale et éliminatoire leur était — de par le règlement — imposée; ils devaient en triompher avant d'être autorisés à prendre part à la grande course.

Cette éliminatoire se disputa quatre jours avant la première étape de Paris-Marseille, soit le dimanche 20 septembre, dans des conditions atmosphériques très défavorables, sur un parcours de 103 kilomètres : Saint-Germain, Ecquevilly, Mantes, Meulan, Rueil, Saint-Germain.

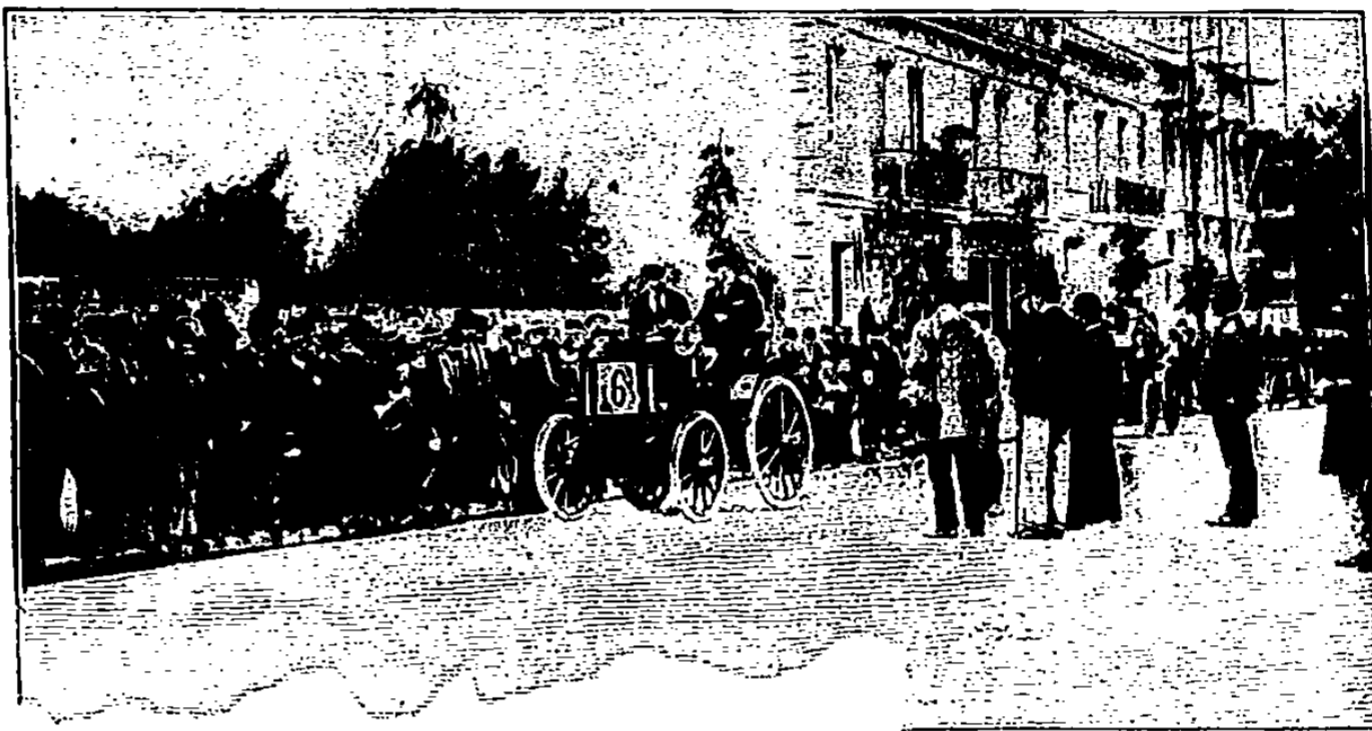
A la suite de cette épreuve, cinq motocycles furent autorisés à faire le parcours de Marseille en bénéficiant du chronométrage officiel.

Paris-Marseille. — Le départ

Sur cinquante-deux inscrits, trente-deux concurrents prirent le départ à Versailles, dans l'ordre résultant d'un tirage au sort fait conformément au règlement de la course.

Si le nombre des inscriptions dans Paris-Marseille n'excédait guère celui des compétiteurs de Paris-Bordeaux, la nature des véhicules et des éléments de propulsion comportait de notables différences.

Il semble alors que le pétrole va définitivement affirmer, en matière de voiture légère, sa supériorité sur la vapeur.



LA VOITURE MICHELIN, DANS BORDEAUX-AGEN (MAI 1896)

En effet, si Paris-Bordeaux 1895 comptait treize engagements de voitures à vapeur, Paris-Marseille n'en a que quatre.

Deux de ces voitures seulement partiront. Aucune n'arrivera.

L'électricité n'a pas de représentante en 1896, sur la route longue de 1 700 kilomètres.

Par contre, les motocycles de Dion-Bouton, inconnus l'année précédente, sont engagés en assez grand nombre et, pour leurs débuts, ils feront parler d'eux.

Doit-on considérer comme appartenant à cette catégorie les tricycles-tandems de Léon Bollée?

Non, déclare la Commission, « ce véhicule hybride, ni voiture, ni motocycle ne peut être rattaché à aucun type... » Il fallut même, en son honneur, créer une catégorie spéciale dite des « divers ».

Dans les voitures à pétrole, on constate d'importantes innovations : ce sont les quatre cylindres de la Panhard-Levassor (n° 6), le nouveau moteur horizontal Rigoulot, de la Société des automobiles Peugeot; l'allumage électrique de la voiture Delahaye.

Enfin... renouvelant avec plus d'assurance son timide essai de Paris-

Bordeaux et l'expérience, meilleure, de Bordeaux-Agen, le pneumatique Michelin est au départ!

A vrai dire, qu'allait être pour lui Paris-Marseille? L'épreuve redoutable, encore qu'appelée de tous leurs vœux par les manufacturiers de Clermont-Ferrand, ne laissait pas que de leur faire éprouver un peu de ce sentiment mêlé d'enthousiasme et d'inquiétude qui saisit le soldat au moment de la bataille. L'avenir définitif du pneu-auto allait se décider; malgré tous les progrès réalisés, une grosse appréhension dominait aux usines de Clermont.

Cependant, déjà les apôtres du pneu avaient fait des adeptes, et leur acharnement commençait à gagner à l'œuvre de la maison Michelin les plus précieux encouragements. L'Automobile-Club de France s'y intéressait particulièrement; son président, le baron de Zuylen, son vice-président, le marquis de Dion, se signalaient parmi les plus ardents.

Précurseur lui-même et constructeur des premiers engins de vitesse, le marquis de Dion n'avait pas craint de confier ses chances, dans cette épreuve, aux pneus Michelin, et M. Léon Bollée, autre précurseur, avait fait de même pour ses rapides « voiturettes ».

Vers Marseille

La première étape, de Versailles à Auxerre (178 km.), s'effectua brillamment pour la majorité des concurrents qui, partis trente-deux, arrivèrent vingt-sept. A la vérité, le temps était superbe et la route facile.

La journée fut cependant fatale aux voitures à vapeur : l'une d'elles s'arrêta à la suite d'une panne irréparable; l'autre éprouva de curieuses aventures avant d'abandonner définitivement la lutte.

Ayant à bord, entre autres passagers, M. le comte de Dion qu'accompagnait Thévin, le premier de ces véhicules faisait une vitesse moyenne superbe, lorsqu'on s'aperçut soudain que les bandages en caoutchouc plein des roues se déchiraient peu à peu. Les « rivets » les maintenant à la jante lâchaient... A tout prix, il fallait réparer... mais sans s'arrêter.

Et c'est alors que l'un des passagers fit ce tour de force : accroupi sur le marchepied, armé d'un solide marteau, tandis que tournaient toujours les roues, il matait les attaches métalliques destinées à retenir le caoutchouc prêt à sauter. Cela dura... peu. D'autant mieux que les roues en question durent éprouver quelque dommage après que le véhicule,

pour rattraper le temps perdu, sans doute, eut, sous la poussée de la vapeur donnée en grand par le conducteur, « enfoncé la barrière d'un passage à niveau » et franchi la voie ferrée... à la barbe, si l'on ose s'exprimer ainsi, d'un train arrivant à toute vitesse.

Cette téméraire performance épouvanta si fort un autre concurrent... qu'il s'en fut verser dans le fossé !

La voiture à vapeur de Dion-Bouton atteignit Auxerre péniblement,



PANHARD-LEVASSOR N° 6 (MAYADE AU VOLANT)

ayant sur la conscience une borne déchaussée et un molosse écrasé... Elle s'arrêta là, mais les constructeurs de Puteaux allaient prendre une éclatante revanche avec les tricycles.

Quant à l'autre, elle n'alla même pas si loin, en dépit des efforts de ses conducteurs.

Faut-il, à ce propos, rappeler l'extraordinaire odyssée du courageux

comte de Chasseloup-Laubat, cherchant dans la nuit noire, à la falote lueur d'une bougie tenue par son frère, un des cylindres égaré sur la route!!!

Entre temps, le 47, l'instrument hybride de Léon Bollée, arrivait bon premier à Auxerre, ayant accompli le parcours en 5 h. 34 m. 3 s., soit à une allure moyenne de 32 km. 04.

On félicita chaudement le constructeur-conducteur, de cette performance — hélas sans lendemain !

Puis c'est au tour des pneus de provoquer l'admiration, car non seulement ils ont concouru au triomphe de la voiturette Bollée, mais encore le 31, motorcycle Michelin-de Dion, qui en est muni, arrive second à l'étape, ayant effectué sans interruption du 30 à l'heure.

La journée du lendemain fut, par contre, la plus pénible de tout le parcours. Aux difficultés d'un profil accidenté, était venue s'ajouter, pour l'étape d'Auxerre à Dijon (151 km.), la lutte contre les rafales d'une bourrasque d'équinoxe extraordinairement violente.

Des vingt-sept véhicules partis d'Auxerre, dix-huit seulement arrivaient à l'étape.

... Tout d'abord, — il faut le dire à la honte de l'anonyme auteur de ce forfait, — la triomphatrice de la veille, la voiturette Bollée, ne pouvait partir.

On découvrit par la suite qu'une main criminelle avait introduit de la potée d'émeri dans le carburateur ! La malchance poursuit d'ailleurs la famille Bollée.

La voiture n° 20, d'Amédée Bollée, qui était arrivée quatrième la veille à Auxerre, se brise contre un arbre déraciné. Léon Bollée, qui continuait la course avec la même voiturette réparée et suivait de loin la voiture n° 20, survient « à 40 à l'heure ». Il aperçoit sur la droite de la route une masse informe, s'arrête et reconnaît les débris de la voiture de son frère, qu'il croit tué.

Il le cherche dans vingt fermes, le long du chemin, avant de le trouver. Amédée était sain et sauf, mais Léon avait perdu tout le bénéfice de son avance !

Successivement, le 45 (Peugeot), Tissandier, Rossel abandonnent. Le 42 (Delahaye), conduit par Archdeacon, perd près de trois heures à dégager la route encombrée par un arbre jeté en travers. Des bûcherons sont réquisitionnés pour le scier en morceaux qu'à grand'peine on écarte sur les côtés.

Et cette journée terrible ne fut heureuse que pour les robustes engins des Panhard-Levassor, des Rochet-Schneider (Société lyonnaise), des Peugeot qui arrivèrent ayant accompli, à part le 6 Panhard-Levassor (dont la moyenne atteignit 22 km. 20), des vitesses variant entre 24 km. 96 et 47 kilomètres.

Par exemple, ce qui constitua un spectacle amusant, ce fut l'intervention de M. Armand Peugeot, pris de pitié en contemplant ses hommes arrivés trempés à Dijon, et mettant à sac un magasin de nouveautés pour fournir, à tous ces braves gens, chemises et culottes de rechange !

C'est ce soir-là aussi, à l'hôtel de la Cloche, que M. René de Knyff, qui accompagnait Merkel, conducteur du 8 (Panhard), fit sensation en apparaissant enveloppé d'une superbe peau de bique achetée dans la ville, et dont il se montrait très fier... et très satisfait.

Troisième étape, Dijon-Lyon (198 kilomètres) : Le mauvais temps continue et les rangs s'éclaircissent. On est tenté de s'écrier avec le poète (???) :

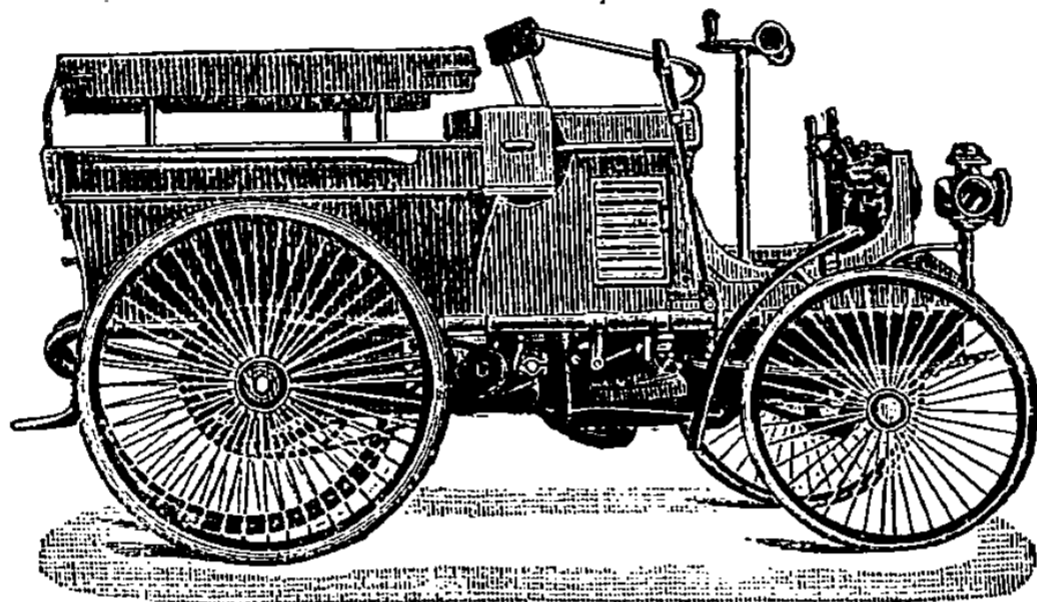
Quand nous partimes de Cadix,
 Nous étions dix.
 En arrivant à Carcassonne,
 Nous n'étions plus personne.

Heureusement nous n'allons qu'à Lyon!

Néanmoins, il se produira encore d'ici là, au cours du voyage, quelques défections.

Ce sont toujours les voitures Panhard et Levassor qui tiennent la tête, dit *le Vélo*.

D'autre part, les Peugeot marchent plus qu'admirablement et au kilo-



VOITURE PEUGEOT N° 46
 (La Locomotion automobile)

mètre 527,5 se classent en groupe à une heure de distance de la première voiture.

Et, cependant, l'une a perdu trois quarts d'heure, l'autre trente-cinq minutes à rallumer ses brûleurs éteints par le vent, opération délicate lorsque sévit la tourmente. Au surplus, cet accident sur-

vient à la plupart des voitures concurrentes.

Les arbres gisent en travers de la route. M. Levassor, qui conduit le numéro 5, doit descendre et scier lui-même des branches afin de passer. Il faut aussi franchir des poteaux télégraphiques renversés sur le chemin. Ce n'est plus une course, c'est un *steeple-chase*.

L'une des Peugeot rencontre... trop brutalement un arbre... et en reste là.

La 24 (Triouleyre) renonce à la course. Une troisième voiture, poussée à la montée par ses passagers, n'attend point son conducteur et dévale la pente de l'autre côté, sans direction... elle achève son voyage au fond d'un fossé.

Il y a aussi, racontera plus tard M. Archdeacon dans le *Paris-Vélo*, la mésaventure arrivée à la voiture de la Société Lyonnaise (Rochet-Schneider) qui, quelques kilomètres avant d'entrer dans sa ville natale où ses concitoyens s'apprétaient à lui faire fête, et après avoir, ma foi fort bien marché, a une collision effroyable avec un bœuf qui la met complètement hors de combat. Corrida de toros d'un nouveau genre!

L'accident le plus grave arrive au numéro 7 (Panhard et Levassor), mené par Dubois.

Cet omnibus verse dans la descente de Villefranche en s'efforçant d'éviter une voiture qui lui barrait le passage.

Toutefois, après réparations, il reprend sa route sous la direction de M. Hippolyte Panhard.

L'accident de Levassor

De Lyon à Avignon (219 kilomètres), les seize véhicules continuent leur parcours sur cette longue étape et, à part deux, retardés par des avaries, qui suivent à distance, les concurrents arrivent tous à Avignon, mais l'ordre du classement se trouve modifié par l'accident survenu à la voiture n° 5, que M. Levassor conduit depuis le début de la course.

Un chien ayant soudain fait irruption devant le véhicule, qui marchait alors à une allure de 40 kilomètres à l'heure, descendant vers le village de La Palud à 45 kilomètres d'Avignon, provoqua une embardée. Le véhicule ne versa point, mais projeta ses voyageurs : Levassor qu'accompagnait d'Hostingue.

Levassor éprouva une violente commotion, dont hélas ! il ne devait jamais se remettre, et abandonna la course après avoir encore conduit sa voiture jusqu'à Avignon ¹.

A Marseille. — L'Exposition. — Le train spécial

Enfin les 101 kilomètres séparant Avignon de Marseille sont couverts

1. L'histoire du chien de Levassor fut controversée. Tout d'abord, Pierre Giffard la raconta comme suit, citant les propres paroles de Levassor : « Mais *en exécutant le chien*, ma roue fringala d'autant plus violemment que l'allure de la voiture était alors portée à son maximum. Pour comble de malheur, sur cette route si sèche de Vaucluse, il y avait une partie boueuse en contre-bas. Ma roue droite s'y enfonça et ce tassement subit détermina une projection de nos deux individus, M. d'Hostingue et moi, sur un arbre tout proche. Je voulus éviter l'arbre, je freinai à toute force, rien n'y fit ; en une seconde nous fûmes hors de la voiture qui, le moteur arrêté par ma main toujours attentive — car j'avais vu en un éclair ce qui allait se passer — s'échoua brutalement dans le contre-bas. » Quelques années plus tard, Doriot contesta l'authenticité du récit, assurant qu'il arrivait par derrière avec sa voiture Peugeot, que le moteur de la Panhard-Levassor marchait encore après l'accident et qu'il n'y avait pas le moindre cadavre de chien sur la route. Doriot estimait que Levassor avait imaginé ce détail pour ne pas avouer une défaillance bien compréhensible à raison de la fatigue qui le terrassait. M. d'Hostingue, interrogé de nouveau, déclara que le chien n'avait pas été tué sur le coup et s'était enfui dans les champs. On ne saurait mettre en doute ni la parole de Levassor ni celle de M. Doriot. Au surplus, la version de M. d'Hostingue concilie tout. Il est vraisemblable que le chien passa sous la voiture sans se faire de mal et disparut ensuite, alors que Levassor, instinctivement, « embardait », l'évitant sans s'en douter. Je crois que le propriétaire du chien, M. Ducros, se prononça dans ce sens.

dans des temps merveilleux par les seize concurrents qui restent en présence.

Le mistral leur est favorable et facilite les belles moyennes. C'est ainsi que le numéro 6 (Panhard et Levassor) soutient une allure de 32 km. 40 à l'heure. Cette étape est la meilleure du parcours.

Le classement à Marseille provoque une surprise : C'est un simple tri-cycle de Dion-Bouton, un modeste « teuf-teuf », qui accomplit le meilleur temps.

Il a le numéro 13, ce qui est, si l'on veut, un atout dans son jeu. Il possède, en outre, deux perfectionnements considérables dont il s'agira de tenir compte et qui, dans l'avenir, constitueront un pas énorme dans la voie du progrès :

Les pneumatiques.

L'allumage électrique.

En effet, les concurrents ont déjà souffert des imperfections des brûleurs qu'éteint le vent. Un journaliste perspicace écrit à ce sujet :

Les performances des tricycles de Dion vont forcer les constructeurs comme MM. Levassor et Peugeot à tourner leurs regards vers l'électricité. C'est qu'il n'y a pas à dire, elle marche à miracle sur les appareils de Dion. Pourquoi ne marcherait-elle pas sur les voitures ?

Et, justement, nous avons vu tantôt une de ces élégantes voitures Peugeot, dont le propriétaire a remplacé l'allumage incandescent par un allumage électrique. Cela m'a paru, ma foi, très bien étudié et fort pratique. J'en appelle à M. André Michelin qui m'a indiqué ce tuyau. Il a vraiment sa valeur.

Mais M. Michelin a fait mieux encore que recommander l'allumage électrique.

Il a fait la réputation du pneu ! Lorsqu'il s'agira de gagner Paris, la voiture n° 7 (Panhard et Levassor) aura de cruels déboires avec ses roues, déboires qu'elle eût évité en adoptant les pneumatiques.

A l'issue de l'épreuve, M. Archdeacon racontera, à qui voudra l'entendre, ceci :

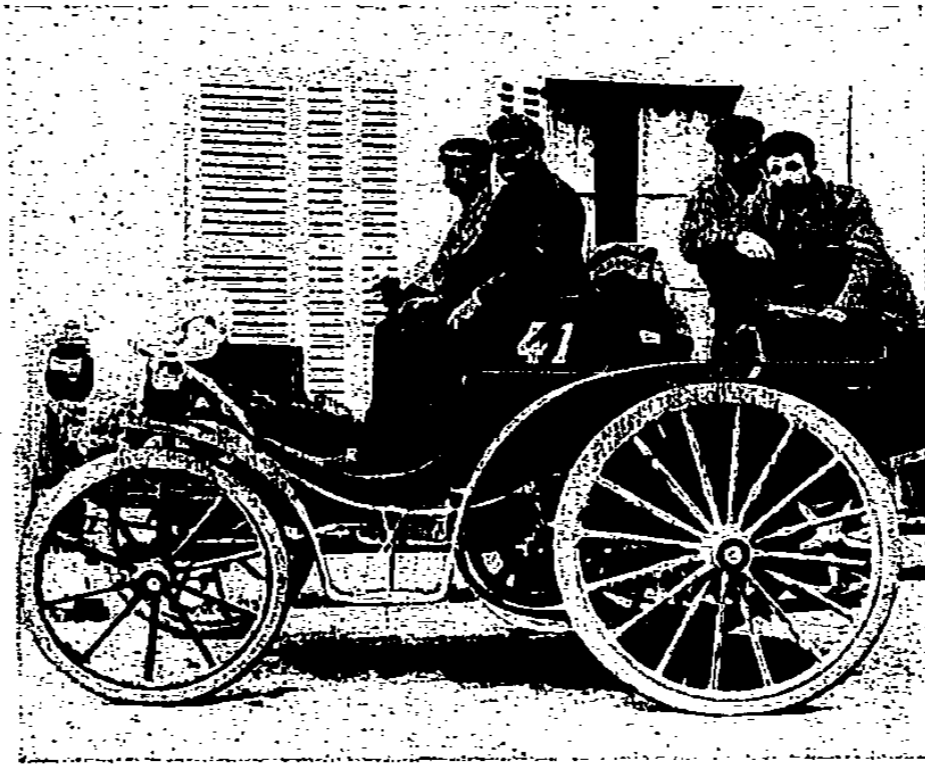
Une particularité de la course que tous les concurrents ont eu l'occasion d'observer, ce sont les chiens : ces quadrupèdes ne se rendent pas encore compte de la vitesse des automobiles et se mettent à galoper devant elles comme s'il s'agissait d'une vulgaire voiture à cheval ; il arrive inmanquablement qu'ils se font rattraper et que la voiture leur passe dessus... Dans toute cette course j'ai, pour ma part, sur la conscience une dizaine de chiens et, chose extraordinaire, un pigeon ! Mais que les âmes sensibles se rassurent ; je suis convaincu qu'aucun des chiens n'est mort, car je les ai vus tous se relever plus ou moins ingambes après mon passage, cela grâce à mes bienheureux pneumatiques. J'ai oui

dire, par contre, que les mêmes quadrupèdes étaient en bien piteux état après le passage sur leur échine de quelques-uns de mes concurrents munis seulement de roues caoutchoutées.

Pour permettre au public de voir les véhicules de la course autrement qu'au moment fugitif de leur passage, une exposition de vingt-quatre heures avait été organisée au parc de Marseille.

La foule vint nombreuse, et là aussi les voyageurs ou concurrents malheureux qui suivaient l'épreuve dans le train spécial frêté par MM. le baron de Zuylen et Paris-Singer, purent rejoindre les coureurs et s'entretenir avec eux.

Il avait d'ailleurs bien failli ne pas arriver, ce fameux train spécial, et éprouver un accident comme n'en avait pas eu la plus maléficiée des voitures.



M. ARCHDEACON
VOITURE DELAHAYE, PNEUS MICHELIN

Imagine-t-on que ce train, en pleine nuit, était entré dans la gare de Valence, comme un intrus, insoupçonné du chef de gare.

— Que faites-vous ici? demanda ce fonctionnaire troublé dans son sommeil, au mécanicien.

— Je me dispose à prendre de l'eau!

— Mais, malheureux, vous êtes sur la voie du rapide qui va passer dans un instant.

En effet, à peine avait-on fait ranger le « spécial » que le rapide annoncé, traversait en bolide la petite gare de Valence...

Le retour vers Paris

Ne nous attardons point dans le vieille cité phocéenne.

Au retour, chacun va rendre visite à M. Levassor qui se rétablit, semble-t-il. On estime qu'il rentrera à Paris dans trois ou quatre jours. En attendant, il assiste de loin au triomphe des véhicules qui portent son nom.

Car, en effet, dès l'arrivée à Lyon le numéro 6 prend la tête, qu'il ne

quittera désormais plus, et, au surplus, la lutte se trouve circonscrite entre trois marques : Panhard-Levassor, Peugeot, de Dion-Bouton.

Le verdict de 1894, va être confirmé : la fabrication automobile en 1896 est synthétisée par les noms de ces trois lauréats.

A Dijon, le 1^{er} octobre, cordiale réception offerte le soir par le Touring-Club. De nombreux toasts sont portés, puis le jour pointe, les concurrents repartent. Les voilà donc traversant à nouveau la Bourgogne, et dès lors, à même de faire de pittoresques rapprochements entre les sentiments des diverses populations rencontrées sur leur passage.

Du Nord au Midi, du Midi au Nord, l'enthousiasme fut toujours aussi grand. Plus expansif, plus bruyant dans le Sud il était parfois exprimé en de chaleureux baisers... Des bouquets lancés à la volée prouvaient les sympathies des habitants du Centre. En Bourgogne, où les vignes sont moins rares que les fleurs, c'était à coups de grappes de raisin qu'on bombardait les concurrents... et plus d'un contrôleur frémit en voyant arriver aux étapes des coureurs ensanglantés, ruisselants... du beau jus de la treille!

La dernière étape : Un article de Michel Corday. — L'arrivée

L'épreuve désormais présente d'autant plus d'intérêt qu'elle touche à sa fin.

Sens, sera la dernière étape avant Paris, et déjà les littérateurs se préoccupent de l'automobilisme. M. Michel Corday, le délicat écrivain, fera la gracieuse description suivante pour le compte du *Petit Bleu* de Bruxelles.

... *Le contrôle.* — Un immense transparent, écartelé sur la largeur de la rue le signale de loin aux voitures. Et là, sur 10 mètres de trottoir, préservé des atteintes de la foule, à grands renforts de barrières et de chaînes, s'agite tout excité de fièvre automobile, le président du contrôle, un pharmacien, fâcheux augure. Il commande à tout un peuple de jeunes éphèbes, espoir de l'automobilisme : « Allons, allons, mettez tous vos insignes ! » Et les insignes ne manquent pas : il y a des brassards bleus, il y en a des rouges, il y a des cartons, des broches d'acier. On ne saurait prendre trop de précautions contre les intrus.

Deux heures : la foule se masse à l'entour du contrôle, s'écrase contre les télégrammes d'Auxerre et de Joigny qu'un des jeunes sous-ordres du pharmacien vient coller sur un volet. Un frémissement court dans la masse : « En voilà un ! » Mais c'est une fausse alerte, un tricycliste amateur qui dérobe ainsi à la curiosité du public un succès usurpé.

Enfin, voici la première... Au loin, la foule se range; une silhouette basse sur roues se détache sur la chaussée nettoyée, et quelques secondes après, la voiture s'arrête toute

frémissante encore au milieu des curieux qui l'entourent et l'acclament. C'est le 6, celle qui mène victorieusement le train depuis sept jours. D'ailleurs, elle est toute fleurie de bouquets, les uns fanés, — ceux qui viennent du Midi, — d'autres tout frais encore, fleurs de Bourgogne...

Panhard-Levassor est donc en tête. Son redoutable concurrent, la voiture Peugeot expertement conduite par Doriot, vient d'avoir, à 1 500 mètres du contrôle, un déplorable accident qui la retardera de plusieurs heures.

Au moment où cette voiture descendait la côte de Rosoy, la clavette du mouvement différentiel s'était desserrée et avait nécessité le remorquage « à bras » du véhicule jusqu'au moulin du Pont-Bruant, à l'entrée de la ville.

... Et M. Peugeot, arrivé par l'express de Paris, dirige lui-même la réparation à la lueur vacillante d'une bougie, car le travail se poursuit fort avant dans la nuit!

C'est ce soir, à dîner — il fallait bien dîner — que M. A. Peugeot fut reçu par un vieux médecin fanatique de l'automobile, M. le docteur Moreau, et qu'il fit connaissance également avec le pasteur protestant, M. Courtois, tricycliste fervent, et si partisan du progrès que cet honorable ministre du culte avait aménagé dans son église un orgue électrique qu'il mettait en marche de la chaire!

Enfin, le lendemain, s'achève la mémorable course par une arrivée sensationnelle de quatorze véhicules à la Porte-Maillot, proportion superbe et d'autant plus à considérer que toutes les catégories d'engins sont dignement représentées.

De même que pour Paris-Bordeaux, l'émotion est à son comble à la Porte-Maillot, dans les milieux sportifs qui, dans les cafés de l'avenue de la Grande-Armée commentent les chances des concurrents dont l'approche est signalée sans cesse par des dépêches.

On apprend, de Montereau, que la voiture n° 6 (Panhard) s'est arrêtée une demi-heure environ pour réparer sa tige de direction qui commençait à ployer. Mais, après la pose de deux fourrures à la direction, le numéro 6 est reparti.



MAYADE, GAGNANT DE PARIS-MARSEILLE-PARIS, SUR PANHARD-LEVASSOR

A Melun, les voitures sont passées dans l'ordre suivant :

Le 46 (Peugeot); le 5 (Panhard); le 44 (Peugeot).

Cependant, une rumeur lointaine grossit, se rapproche. Les voilà !

Triomphe du pneu ! Le 51 (tricycle Michelin), monté par Collomb, de Lyon, passe premier le contrôle d'arrivée !

Puis, c'est le 8 (Panhard), conduit par Merkel qui arrive à midi 21 m. 40 s. Le 5 (Panhard), d'Hostingue, à midi 22 m. 35 s.

Nouvelles émotions ! Nouveaux enthousiasmes ! Le 44 (Peugeot), mené par Doriot, touche au but ; il est midi 57 m. 16 s.

Et le défilé de continuer ainsi jusqu'au soir !!!

A la suite de cette épreuve finale, le classement, en additionnant les temps mis par les concurrents à parcourir les six étapes, fut établi comme il suit :

CLASSEMENT DES VÉHICULES A PARIS (*Parcours total*)

	Numéro du véhicule.	Noms des concurrents.	Durée du parcours Paris- Marseille-Paris.			Vitesse moyenne à l'heure.
			h.	m.	s.	km.
CLASSE A : 1 ^{re} série.	6	Panhard et Levassor	67	42	58	25,20
	8	<i>Id.</i>	68	11	5	24,60
	5	<i>Id.</i>	71	23	22	23,94
	41	Delahaye	73	29	48	22,62
	44	Peugeot et C ^{ie}	81	23	51	21 »
	42	Delahaye	84	27	5	20,22
CLASSE A : 2 ^o série.	29	Maison Parisienne	102	41	37	17,22
	30	<i>Id.</i>	108	39	»	15,74
	26	Landry et Beyroux	119	44	21	14,29
CLASSE B : 2 ^o série.	46	Peugeot et C ^{ie}	75	26	24	22,68
	13	De Dion et Bouton	71	1	5	24 »
CLASSE C.	51	Michelin et de Dion	73	30	12	23,22
	15	De Dion et Bouton	83	13	16	16,40
	39	Michelin et Bollée	141	10	4	12,18

La Renaissance anglaise.— L'abolition des « Locomotives Acts »

La Renaissance ! L'expression n'est pas emphatique, elle n'a rien d'exagéré si l'on songe que, jusqu'en 1896, l'ingénieuse et « libre » Angleterre assiste en spectatrice, prodigieusement intéressée mais impuissante, au développement sur le continent de cette industrie de la locomotion sur route, dont elle avait été jadis le berceau.

Car les « Locomotives Acts » dressent leur décevant drapeau rouge devant les automobiles qui forment le projet insensé de s'aventurer sur les routes

du Royaume-Uni... Cependant Sir David Salomons n'est pas resté inactif; sa propagande va porter des fruits :

En effet, le 17 juin 1896, M. Shaw-Lefèvre, prenant pour la première fois officiellement la parole sur l'importante question, demandait à la Chambre des communes de voter un amendement relatif à la circulation des véhicules à motion mécanique, amendement entraînant l'annulation pure et simple des « Locomotives Acts ».

Les hésitations furent nombreuses; on eut des prosélytes à faire et des scrupules à vaincre. Cela dura encore quelques semaines et la cause n'apparut véritablement gagnée que le jour — le 15 août 1896 — où Sir David Salomons put écrire, plein de joie, à ses collègues de l'Automobile-Club de France.

Londres, 15 août 1896.

Après une longue période d'efforts, le bill sur les locomotives routières (1896) est devenu « Act » et probablement aucune période de l'histoire de la législation anglaise n'a vu passer une mesure aussi libérale; vraiment le président du Local Government Board ne peut pas être accusé de manquer de foi dans l'avenir de l'humanité et il faut qu'il ait l'espoir qu'aucun abus ne pourra résulter de cette liberté nouvelle.

... C'est de l'intérêt de chacun de nous d'agir avec prudence et circonspection : de ne pas abîmer les routes, de ne pas effrayer les chevaux, de ne pas transporter de trop grandes quantités de produits dangereux capables de mettre en péril la vie ou la propriété d'autrui, et d'agir en toutes circonstances avec une telle discrétion que l'on ne vienne pas, dans un an ou deux, réclamer un autre acte pour réglementer ceux qui auraient montré leur incapacité à se réglementer eux-mêmes et auraient mésusé de leurs privilèges.



SIR DAVID SALOMONS

David SALOMONS,
Président
Self Propelled Traffic Association.

L'essor industriel et commercial

Voilà donc la *libre* Angleterre, libre une fois de plus encore.

Certes, il faut être satisfait en France de la décision prise par le gouvernement anglais ; car, en dépit de la concurrence probable, celle-ci provoquera l'émulation et constituera un puissant adjuvant de l'œuvre de perfectionnement. D'ailleurs, la sage Angleterre va se contenter, pour quelques années au moins, reconnaissant notre suprématie, d'être notre clientèle fidèle et généreuse.

Déjà fonctionne le fameux *British Motor Syndicate*, successivement acquéreur des brevets anglais ou français de Daimler, de Bollée, Pennington, Loyal, Chenard, Didier, Bersey.

D'autre part, les véhicules industriels, peu développés en France, étaient, par contre, très minutieusement étudiés par la *Self Propelled Traffic Association* ; de l'exposition des motor-cars, en mai 1896, organisée par Lawson, étaient nés, non seulement le mouvement favorable à l'abolition des « Locomotives Acts », mais aussi le *Motor Car Club*, constitué avec l'appui précieux de Harrington Moore.

Néanmoins, l'Angleterre, calme et pondérée, allait à son tour subir la fascination de la locomotion automobile et se griser de l'attrayante vitesse.

C'est pourquoi les Lawson, les Duncan, les Charles Mac Robie Turrel, directeur, représentant, secrétaire du *British Motor Syndicate* firent, à ce propos, le nécessaire et peut-être même... le superflu.

Cette trinité célèbre, séduite au lendemain de Paris-Bordeaux par les qualités des voitures Panhard-Levassor, enthousiasmée par le brillant record de Levassor couvrant 1 200 kilomètres en 48 h. 47 m., formait, dès lors, le projet d'acquérir le véhicule qui avait établi cette performance.

Ils s'en vinrent à la veille de Paris-Marseille, trouver Levassor et proposèrent de lui acheter le fameux n° 5.

— Vous n'en payerez jamais le prix, déclara celui-ci.

— Dites-le toujours et vous verrez, rétorqua Lawson.

Levassor réfléchit un instant, sourit, puis :

— J'en veux 30 000 francs.

— 30 000 francs, expliqua Duncan, qui se trouvait présent, à Lawson, cela représente en argent anglais 1 200 livres sterling.

— 1 200 livres sterling ! répondit Lawson. All right, je vais lui donner un chèque tout de suite.

Ainsi fut fait.

— Et maintenant, proposa Mac Robie Turrel, également là, puisque la voiture nous appartient, partons avec.

Les trois audacieux chauffeurs avaient décidé de suivre Paris-Marseille avec leur excellente voiture... Ils atteignirent, en effet, Montereau, mais, victimes de leur inexpérience, passèrent malheureusement plusieurs jours dans cette ville à rechercher les causes d'un manque de compression qui n'était dû qu'à la crevaison d'un des tubes de platine.

Cet incident — qui ne découragea point les néophytes — leur permit d'assister au retour des concurrents et encore une fois Lawson fut si vivement impressionné par la régularité de marche des Panhard-Levassor se suivant à peu de distance après 1 600 kilomètres, qu'il voulut à toute force acheter les véhicules 6, 5 et 8, arrivés dans cet ordre à Paris.

Levassor ne tenait pas à les vendre. Il estimait, avec juste raison, que si Lawson procédait ainsi, c'était pour copier en Angleterre ses modèles.

Toutefois, l'offre considérable le séduisit, et les trois gagnants de Paris-Marseille quittèrent le sol natal en échange de 75 000 francs!

La spéculation de Lawson était audacieuse et pouvait devenir bonne; mais le brasseur d'affaires aurait dû compter avec l'amour-propre, compréhensible d'ailleurs, des ingénieurs anglais. Il fut, en effet, impossible d'obtenir d'eux la copie exacte, à une goupille près, des voitures Panhard-Levassor... et c'est un peu pourquoi les automobiles anglaises furent pendant quelques années inférieures aux véhicules français actionnés par des moteurs et des organes procédant des mêmes brevets.

La Compagnie Daimler anglaise. — Instone

A côté du British Motor Syndicate, aussi confiante dans l'avenir de l'industrie automobile, une importante société s'était constituée à Coventry, sous le nom de *English Daimler Company*.

Dès les premières semaines de l'année 1896, qui devait s'achever avec l'abolition de la loi restrictive, on pouvait voir exposées dans les magasins de la Compagnie, à Holborn-Viaduct à Londres, les premières voitures sans chevaux.

Elles sortaient parfois dans la rue, ces voitures, et conformément à la loi, précédées d'un homme muni d'un drapeau rouge.

Un des premiers clients de la Daimler C^o imagina un jour de remplacer

l'homme par un « boy ». Celui-ci était agile, lesté... et sans doute entraîné, car, au bout de 200 mètres, il avait tellement distancé les voitures que le chauffeur dut le héler.

— Ne marchez donc pas si vite... vous voyez bien que mon motor-car ne peut pas vous suivre!

M. Ernest Instone, l'aimable directeur actuel des ateliers Daimler à Coventry, fut le héros de cette plaisante aventure qui lui arriva vers ces époques... primitives où tout dans l'automobilisme était mystère, même pour les constructeurs.



M. ERNEST INSTONE

Instone ayant mené quelques dames à Hampton-Court prendre le thé, s'avisa de repartir. Une foule considérable entourait le véhicule laissé à la porte de l'hôtel. Foule railleuse, sceptique, qu'il convenait d'éblouir par un départ superbe.

Les brûleurs allumés, l'essence ouverte, les graisseurs serrés, on s'installa dans la voiture.

Non sans une certaine émotion, Instone prend le volant, pousse le levier, met en première vitesse, embraye... la voiture ne part pas, le moteur est obstinément silencieux.

On se consulte, le rouge au front, tandis que la foule s'esclaffe. On cherche sous le capot, dans les engrenages, on tourne les robinets, on vérifie les brûleurs... Soudain, l'un des touristes demande :

— Mais au fait, ne faut-il pas au préalable tourner une manivelle ?

... On avait simplement oublié de mettre en marche la voiture.

La promenade London-Brighton

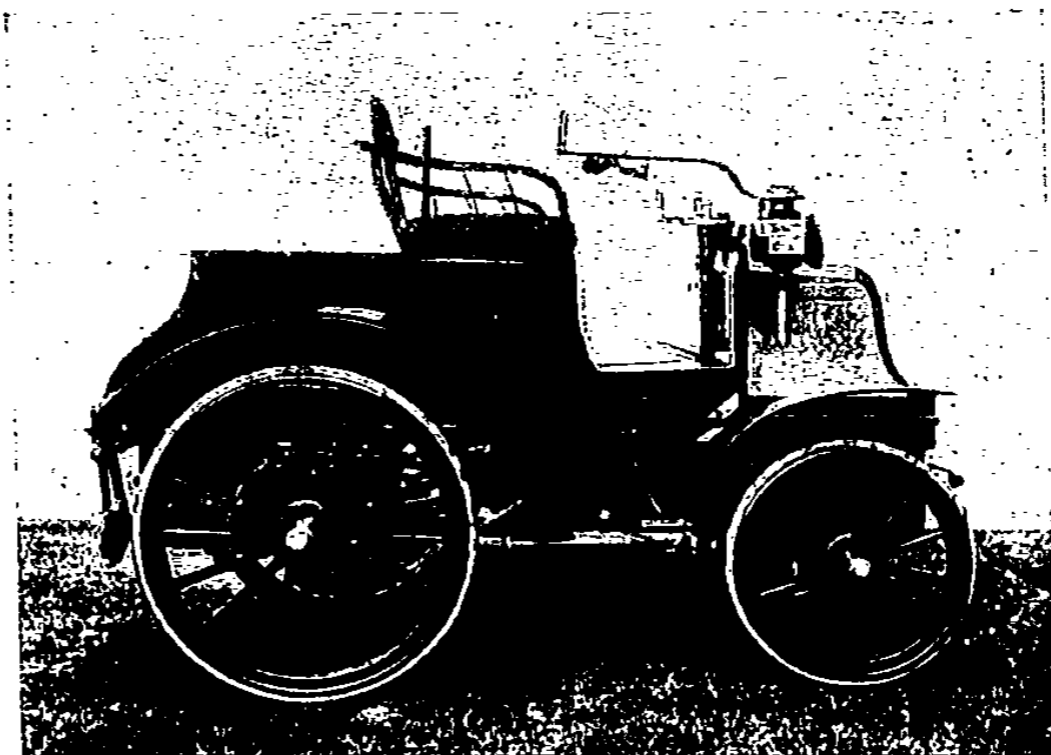
Le nouveau « Light (Road) Locomotives Act » du Parlement relatif à la circulation des automobiles fut promulgué officiellement le 14 novembre 1896, et les automobilistes décidèrent de célébrer cette date heureuse par

une grande promenade de motor-cars sur le parcours de Londres à Brighton.

Lawson, toujours partisan de ces manifestations, avait songé à faire de cette promenade une épreuve de démonstration destinée à frapper les masses et, en conséquence, suggéra à son ami Duncan d'obtenir le concours des chauffeurs connus en France, dont la réputation, après Paris-Bordeaux et au lendemain de Paris-Marseille, s'était étendue jusqu'à l'Angleterre.

Duncan finit par décider à venir Mayade, le gagnant de Paris-Marseille, ainsi que Léon et Camille Bollée.

Ces derniers, à leur arrivée à Londres avec les étranges machines fabriquées dans leurs usines du Mans, firent sensation : la population ne s'imaginait pas ainsi les véhicules automobiles, ni même les chauffeurs qu'elle prit, plusieurs fois, à cause de leurs casquettes, pour des officiers de marine !



DAIMLER ANGLAISE

Les frères Bollée et Duncan se disposaient à mettre en route leurs moteurs, débarqués sur le quai de la gare, lorsque survint un agent de police qui, ignorant encore la promulgation de la nouvelle loi, s'avisait d'interdire formellement l'usage des « mécaniques » dans la rue.

Il n'y avait pas à discuter, d'autant mieux que le policeman ne voulait rien entendre.

Les chauffeurs se résolurent donc — comme ils ne pouvaient laisser leurs engins au milieu de la gare, — à fréter des chevaux pour les remorquer jusqu'à Holborn Viaduct, ce qui amusa fort la population se trouvant sur le passage des trois véhicules ainsi traînés par des « moteurs à foin ». Toutefois, l'hilarité des badauds ne connut plus de limites lorsque une corde, ayant soudain cassé, la voiturette où se trouvait Duncan fut laissée au milieu de la chaussée par le cheval qui continua sa route sans que son conducteur se soit aperçu de rien !

Le lendemain, après un déjeuner présidé par lord Winchelsea, les automobilistes quittaient Londres en file indienne, les véhicules ornés de l'étendard du *Motor Car Club* et, sitôt la banlieue atteinte, chacun voulant imiter celui qui le précédait, la promenade dégénéra rapidement en course.

Et ce fut en effet une véritable course folle à laquelle prirent part une dizaine de véhicules, les autres étant restés en panne ou ayant sagement achevé la promenade en touristes.

Les concurrents — vitesse — arrivèrent dans cet ordre à Brighton :

1. Léon Bollée, 3 h. 44 m. 35 s. — 2. Camille Bollée, 4 h. 20 s. — 3. Panhard (Wagonette n° 8). — 4. Lawson (landau). — 5. Panhard (dog-cart n° 6). — 6. Sherrin (électrique). — 7. Daimler (phaéton). — 8. Pennington (tricycle). — 9. Bersey (électrique). — 10. Panhard.

Il va sans dire que semblables records n'avaient pas été établis sans provoquer en cours de route quelques calamités.

L'une d'elles eut une amusante conséquence.

Léon Bollée, qui tenait la tête du groupe avait, en cours de route, effrayé un cheval qui renversa une femme. Procès-verbal était immédiatement dressé, et, comme on ignorait le nom du coupable, l'assignation à comparaître devant la justice fut adressée à *Monsieur le premier arrivé*.

Elle parvint comme de juste à Léon Bollée, alors de retour en France, avec, en même temps, la sentence qui condamnait le prévenu à une amende considérable.

Bollée allait payer lorsqu'il apprit qu'un certain Pennington, concurrent, lui aussi, de London-Brighton, faisait en Angleterre une réclame inouïe et s'intitulait sans pudeur « le gagnant de la course... *le premier arrivé* ».

Avec beaucoup d'à-propos, Léon Bollée lui écrivit :

Puisque vous prétendez être le premier arrivé, j'imagine que l'assignation que l'on m'a adressée vous concerne... et aussi la condamnation. Ayez donc l'obligeance d'acquitter le montant de l'amende.

Et Pennington, pour ne pas se donner un démenti à lui-même, paye, assure-t-on.

Pennington, l'illustre. — Ceux qui n'y crurent pas

C'était d'ailleurs un personnage fort bizarre que ce Pennington.

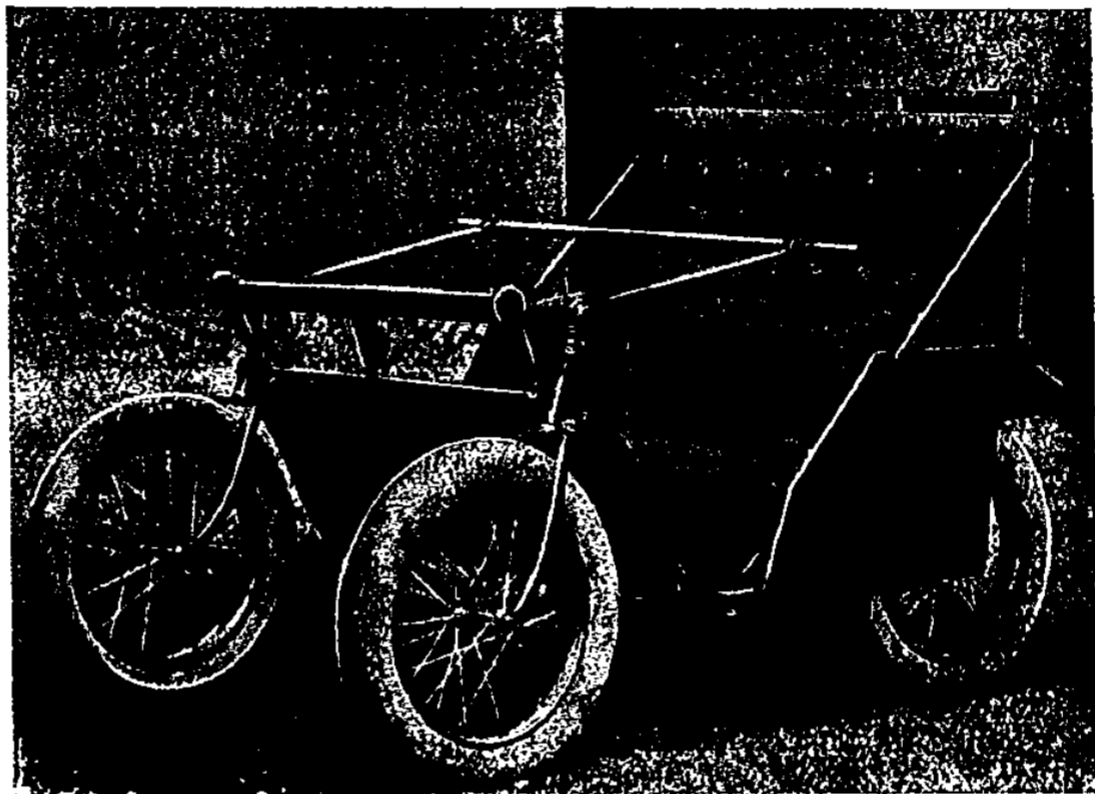
Synthèse du bluff américain, clairvoyant à la fois, il conçut l'automobilisme de la même façon qu'un Buffalo Bill entend l'hippisme.

Monteur de sociétés et brasseur d'affaires à la fois, il excella à faire des dupes avec une maestria et une bonhomie qui désarmèrent ses plus vindicatives victimes. Il avait des « idées » à profusion, et n'en mit aucune à exécution.

Après avoir été l'homme le plus populaire dans les milieux sportifs en Angleterre et en France, il disparut brusquement.

Deux hommes toutefois ne s'y laissèrent pas prendre : Duncan et le comte de Dion, et leurs rencontres avec l'inénarrable personnage valent la peine d'être rapportées.

Pennington, dont les brevets (?) avaient été acquis par le *British Motor Syndicate*, était quelque peu jaloux du succès des Bollée, construites à Coventry, et ne cessait de leur lancer des défis aussi sensationnels qu'irréalisables.



LA VOITURE PENNINGTON

Un jour, Duncan obtint de Pennington l'autorisation d'essayer son fameux motorcycle sur la piste de Coventry.

Soit, avait consenti Pennington, voici le maniement de l'appareil, mais gardez-vous bien d'ouvrir en grand l'admission de l'essence, car l'engin atteindrait alors une vitesse si considérable que vous n'en seriez plus maître et que le soir même les journaux de Londres auraient à déplorer votre mort!

Duncan promit, mais une fois en piste il éprouva l'irrésistible besoin de savoir quelle pouvait être la vitesse maximum de cet appareil « sans carburateur », où l'essence arrivait directement dans la chambre d'explosions.

Il ouvrit peu à peu le robinet d'admission et... le moteur saturé d'un excès de liquide, s'arrêta!

Pennington ne pardonna jamais cela à Duncan!

L'entrevue de l'illustre constructeur avec le comte de Dion faillit avoir une conséquence tragique.

Elle avait lieu en présence de Léon Bollée à l'exposition de l'Imperial Institute.

Le catalogue de l'Américain était une œuvre sensationnelle. On y remarquait certaine gravure représentant un motorcycle sautant par-dessus les murailles!!!

— Comment réalisez-vous ce tour de force? demanda curieusement le comte de Dion à Pennington.

Celui-ci sans s'émouvoir :

— Je munis mes roues de pneumatiques énormes, j'imprime au véhicule une vitesse fantastique, de telle sorte que l'appareil bondit, plane, saute, sans s'apercevoir des obstacles.

... Et comme le comte de Dion était pris d'un colossal fou rire, Pennington horriblement froissé ne parla rien moins que de se battre en duel.

Pennington et la défense nationale

Si les voitures de Pennington n'existaient que dans son imagination, le public bienveillant l'accablait pourtant de commandes.

A la longue, les clients s'inquiétèrent. On voulut venir voir la construction des véhicules dans les ateliers de Coventry... c'eût été déplorable.

Aussi Pennington mit-il bon ordre à ces prétentions inadmissibles.

Ayant persuadé l'armée qu'il poursuivait des recherches secrètes destinées au perfectionnement de la défense nationale, il obtint l'autorisation de faire garder militairement ses ateliers, dans lesquels il fut dès lors le seul à pénétrer.

Ce n'est que bien longtemps après sa disparition que l'on songea à relever de garde les scrupuleux fonctionnaires.

Lorsque le public fut admis alors dans le sanctuaire mystérieux, celui-ci ne contenait qu'un motorcycle hors d'usage et une collection d'images coloriées...

Pennington fut, à n'en pas douter, le « premier comique » de la troupe de novateurs qui surprirent le monde civilisé pendant les dernières années du dix-neuvième siècle.

Pour tous ceux qui l'ont connu, c'est un impérissable souvenir!

CHAPITRE XVI

La Course Paris-Dieppe (1897)

La multiplication des épreuves de vitesse. — Marseille-Nice-Monte-Carlo. — La course Paris-Dieppe. — L'organisation, les ravitaillements. — La course et ses incidents. — Le treizième du classement. — Le classement par catégories. — Paris-Trouville. — Paris-Cabourg et les départs en course. — Les motocycles et leurs performances. — Les expositions : rupture entre le cycle et l'automobile. — Le premier concours de poids lourds à Versailles. — Itinéraires et tableau de marche. — Concurrents et catégories. — Les conclusions du concours. — Les transports publics automobiles en 1897. — Les fiacres à traction mécanique. — L'automobile et l'armée. — La clientèle privée. — Ceux qui comptent. — La réglementation et le fisc. — Mort de Levassor.

La multiplication des épreuves de vitesse

ELLÉ était significative l'ingénieuse idée de Pierre Giffard : la création d'un calendrier automobile.

C'est qu'en effet la nécessité s'en faisait sentir dès le début de l'année 1897. Non seulement la périodicité devenait l'apanage des grandes épreuves provinciales, mais encore le nombre des courses annoncées pour l'année qui s'ouvrait s'accroissait de façon considérable. De janvier à fin décembre, il n'était question que d'épreuves de vitesse : les rigueurs diverses des saisons n'importaient plus. Il fallait courir, courir partout, en palier, en montagne, au bord de la mer, au centre de la France.

Marseille-Nice-Monte-Carlo

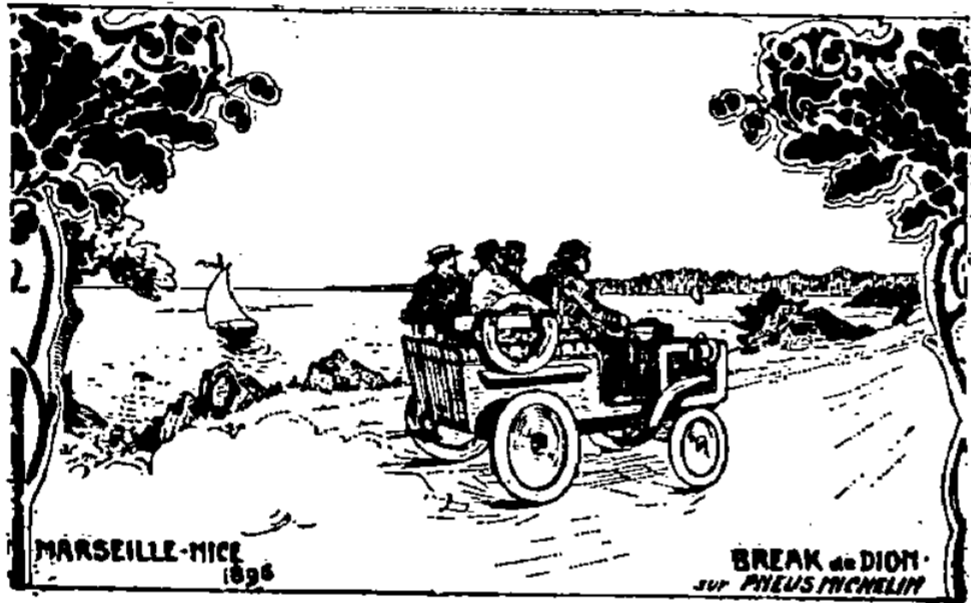
La course Marseille-Nice-Monte-Carlo préoccupe tous les sportsmen de Paris et de la côte d'Azur.

Il y a quarante-trois voitures d'inscrites et vingt-cinq motocycles. L'ascension de la célèbre rampe de la Turbie et surtout la descente sur Monte-Carlo ne laissent d'inquiéter tout le monde, à ce point que si les concurrents se demandent comment ils parviendront au sommet, les organi-

sateurs décident d'arrêter la course au village de La Turbie et d'effectuer la descente en touristes.

Trente-sept concurrents se font donner le départ parmi lesquels des néophytes, futurs rois du volant : de Knyff, Charron.

A côté des professionnels, se trouve une pléiade de sportsmen passionnément attirés par le sport, curieux de l'étudier dans ses révélations. C'est ainsi qu'on trouve au nombre des partants le comte de Chasseloup-Laubat qui gagnera la course, accompagné d'une équipe... de baleiniers, braves mécaniciens vêtus de cuir, coiffés de loutre ; M. André Michelin, qui poursuit ses études de pneumatiques et possède déjà une réputation telle que seize concurrents emploient ses bandages ; le comte de Dion, qui suit en amateur la course où ses tracteurs et ses motocycles vont se couvrir de



gloire et qui porte en bandoulière une énorme gourde que les Marseillais imaginent pleine de bon vin, alors qu'elle contient en réalité de l'essence.

La vapeur triomphe. Non seulement le vainqueur fait une vitesse moyenne de 32 km. 500, battant de trente-deux minutes la voiture Peu-

geot à pétrole arrivée seconde sous l'experte direction de M. Lemaitre, mais encore M. André Michelin réalise en palier, avec un break à vapeur de 2000 kilogrammes, l'imprévue et extraordinaire vitesse de 52 kilomètres à l'heure.

Ce fut, en somme, le gagnant moral, associé à la cause, désormais gagnée, du pneumatique, et lorsque, à Monte-Carlo, au banquet de l'hôtel de Paris, l'heure des toasts fut venue, le comte de Dion, dans une de ces heureuses improvisations dont il possède le secret, trouva l'admiration exclamation qui fit fortune :

Nous faisons la locomotive, mais c'est Michelin qui fait les rails !

La course Paris-Dieppe

Toutefois, l'année sportive ne pouvait se passer sans être consacrée, pour les temps à venir, par une manifestation du genre de Paris-Marseille et de Paris-Bordeaux.

La grande course fut, pour 1897, *Paris-Dieppe*, épreuve dont l'idée première appartenait au conseil municipal de Dieppe, inspiré par M. Jubault, ancien officier de marine, conseiller d'arrondissement, et qui organisa un comité ayant pour présidents d'honneur MM. Roulaud, sénateur, Roger, maire de Dieppe, baron de Zuylen, Ballif, comte de Dion et Henri Menier.

L'épreuve comportait 161 kilomètres et le parcours empruntait l'itinéraire suivant :

Saint-Germain (départ, route des Loges au pont du chemin de fer), Conflans, Pontoise, Beauvais, Gournay, Forges-les-Eaux, Torcy, Arques, Dieppe.

Comme le règlement prescrivait que les départs auraient lieu à trente secondes d'intervalle, dans l'ordre des inscriptions, celles-ci ne se firent point attendre. Elles affluèrent au *Figaro* dont le rédacteur sportif, M. Paul Meyan, avait offert le précieux concours, qui s'adjoignait à l'appui prêté par le *Journal des Sports*.

Douze véhicules seulement auront des moteurs de 6 chevaux de force. Ceux des autres concurrents ne dépasseront guère 3 et 4 chevaux. Toutefois, nous ne tarderons pas à voir les puissances augmenter, et dès la très prochaine épreuve Paris-Trouville, Panhard et Levassor mettront en ligne leur spécimen de 8 chevaux quatre-cylindres qui deviendra grand favori.

L'organisation. — Les ravitaillements

L'organisation générale de l'épreuve fut des plus intelligemment faite. On commençait à avoir une certaine expérience.

C'est ainsi que la veille de l'épreuve on tambourina dans tous les villages l'événement. De nombreuses affiches, tout le long du parcours, prévenaient le public de ce qui allait se passer et les concurrents, du chemin à suivre. Des contrôles volants remplaçaient les contrôles fixes.

Enfin l'importante question des ravitaillements avait été scrupuleusement prévue. La Stelline possédait des dépôts d'essence à Saint-Germain, à Voisinlieu, à Gournay, à Forges-les-Eaux, à Dieppe. La maison Michelin, qui comptait dans l'épreuve un bon nombre de clients, avait fait installer à 1 600 mètres avant Beauvais un relai de bandages et de chambres à air à la disposition des concurrents.

La course et ses incidents

C'est le 24 juillet, à neuf heures précises, par un temps admirable, qu'on donna le départ aux cinquante-neuf véhicules qui se subdivisaient ainsi : trois bicyclettes, treize tricycles, huit voiturettes à une ou deux places,



UN CONCURRENT DANS PARIS-DIEPPE

et trente-cinq voitures de deux à six places. Une seule voiture à vapeur au comte de Dion ; pas un véhicule électrique.

La journée de Paris-Dieppe fut édifiante à bien des points de vue. Elle démontra tout d'abord la qualité de l'ensemble des engins concurrents qui, partis cinquante-deux, se retrouvèrent quarante et un à l'arrivée. Les moyennes accomplies furent excellentes, les incidents fâcheux... très rares.

Certes, il y eut bien quelques pannes.

Le vicomte du Soulier, premier à Beauvais avec onze minutes d'avance, voyait soudain s'arrêter sa voiturette frappée par une incurable paralysie. M. le comte de Chasseloup-Laubat grippait son moteur 15 kilomètres avant Dieppe. Le comte de Berthier, heurté par une charrette, perdait plusieurs heures à réparer sa direction.

D'autre part, on put se féliciter de n'avoir aucun accident de personne à enregistrer. Le brave médecin et l'honorable curé de Torcy, qui étaient venus se poster au bas de la côte des Grandes-Ventes pour prêter leur ministère aux concurrents maléficiés, en furent pour leurs frais.

Disons tout de suite que la course fut brillamment gagnée par Jamin sur voiturette Léon Bollée, battant de loin tous les véhicules engagés. La catégorie voitures aurait eu pour vainqueur Amédée Bollée fils sans la malchance qui l'accabla près de Dieppe. Ayant pour compagnon de route son frère Camille, Amédée Bollée fils, dès le passage à niveau d'Achères, atteignait avec sa voiture un nuage de poussière filant à toute allure, s'y enfonçait, frôlait sur la droite une voiture et, d'un seul coup, retrouvait la route pure, claire, ensoleillée.

— C'est la Delahaye d'Archdeacon ?

— Oui, le 18.

Autres nuages, autres engins dépassés.

Camille comptait les concurrents distancés : plus que deux, plus qu'un...

Cet ultime adversaire était le numéro 12, Charron, sur 6 chevaux Panhard-Levassor. Il devait avancer vite, car en vain scrutait-on la route au loin, l'horizon était vide.

A Gournay, la voiture, surmenée, réclama de l'eau. Et comme les frères Bollée s'arrêtaient pour remplir leur réservoir, ils interrogèrent anxieusement la foule.

— Le premier est-il loin ?

Et la foule stupéfaite de répondre :

— Mais le premier des voitures, c'est vous !

En effet Charron, arrivé en retard au contrôle de Saint-Germain, n'avait pas pris le départ selon son rang d'inscription.

Amédée Bollée fils se le rappela soudain.

Désormais, l'excellent constructeur du Mans avait la course gagnée... les kilomètres fuyaient en arrière et le ruban de route blanche achevant de se dérouler allait prendre fin, sept, six, cinq kilomètres... Arques-la-Bataille... Mais que se passe-t-il ? La voiture ralentit, le moteur cale. Tout s'arrête.

Hélas ! la panne est irrémédiable : un des culbuteurs du moteur s'est

rompu. Pouvait-on songer à pousser la voiture jusqu'à l'arrivée? Les autres concurrents ne tarderaient pas à venir.

Sans dire un mot, désespérés, les frères Bollée s'assirent sur le bord du fossé, attendant... et vingt minutes après ils attendaient encore celle des voitures qui devait gagner Paris-Dieppe.



LA VOITURE DELAHAYE

M. DELAHAYE

M. COURTOIS

La foule les exhortait à continuer en poussant la voiture... Ils s'y décidèrent enfin. Et comme ils entrevoyaient les oriflammes du contrôle d'arrivée, — consolation dans leur détresse, — la voiturette Léon Bollée de Jamin, munie de pneus Michelin, s'était déjà classée en tête de tous les véhicules.

Derrière Jamin, surgissaient, rapides, le break à vapeur de Dion, les Panhard de Charron, de Huillier, de Giraud, une voiturette Léon Bollée conduite par Pellier, et lorsque les deux glorieux vaincus coupèrent la ligne d'arrivée, ils précédaient encore les de Knyff, Girardot, Mors, Lemaître, Buisson, Leys et d'autres.

Le treizième du classement

L'arrivée à Dieppe s'était effectuée dans la plus stricte intimité, sans le

moindre caractère officiel — si l'on exceptait la présence de M. Paul Meyan à son poste depuis la veille — pour cette bonne raison que les personnages officiels n'étaient pas là.

Afin d'être plus sûrs d'arriver à temps, ils avaient frété un train spécial qui devait être à Dieppe vers midi et demi. Or, à 1 h. 25, heure de l'arrivée de Jamin, aucune des personnalités transportées par le « grand frère » n'était présente.

Elles n'arrivèrent que beaucoup plus tard. Le train spécial avait eu des malheurs comme une simple voiture automobile : panne de machine, erreur d'aiguillage, rupture de pistons.

Et l'on calcula que s'il avait pris part à l'épreuve, le convoi mécanique sur rails n'aurait obtenu que la treizième place dans le classement général.

Nous aimons à croire que c'est à dater de ce jour que Michelin proclama que « le pneu avait vaincu le rail » !

Le classement par catégories

A l'issue de l'épreuve, les temps ayant été compensés donnèrent les résultats suivants :

Classe A. Motocycles. — 1. Jamin (voiturette Léon Bollée), 4 h. 13 m. 33 s., moyenne, 38 km. 098. — 2. Pellier (voiture Bollée). — 3. Bertrand (tri de Dion-Bouton). — 4. Viet (tri de Dion-Bouton). — 5. Bardin (tri de Dion-Bouton). — 6. Osmont. — 7. Maurice. — 8. Tetu. — 9. Comiot. — 10. Pihan de Laforest. — 11. Comte de La Barre de Nanteuil. — 12. P. Diez. — 13. Berthier. — 14. X...

Classe B. Voitures montées par deux personnes. — 1. Gilles Hourgières (Panhard-Levassor), 4 h. 36 m., moyenne 34 km. 782. — 2. Charron (Panhard-Levassor). — 3. Prévost (Panhard-Levassor). — 4. Amédée Bollée (Amédée Bollée). — 5. De Knyff (Panhard-Levassor). — 6. Girardot. — 7. E. Mors. — 8. Lemaître. — 9. Buisson. — 10. C. Leys. — 11. M. Richard.

Classe C. Voitures montées par quatre personnes. — 1. De Dion-Bouton (tracteur à vapeur de Dion-Bouton), 4 h. 19 m. 34 s., moyenne 37 km. 215. — 2. Giraud (Panhard-Levassor). — 3. Archdeacon (Delahaye). — 4. Marcotte (Panhard-Levassor). — 5. Lemoine (Panhard-Levassor).

Classe D. Voitures montées par six personnes. — 1. D. Courtois (Delahaye), 5 h. 58 m. 43 s. — 2. Doriot (Peugeot).

Paris-Trouville

La course Paris-Dieppe ne s'était pas encore disputée, qu'un comité, à la tête duquel se trouvait M. le vicomte de La Rochefoucauld, décidait

d'organiser, le 14 août, une course d'automobiles entre Paris et Trouville pour coïncider au mois d'août avec la saison balnéaire.

Cent vingt-sept concurrents répondirent à l'appel et s'élancèrent sur la superbe route qui traverse la plantureuse Normandie.

Le seul incident de l'épreuve fut une chute terrible que fit à Rivière-Thibouville le motocycliste Viet.

A cet endroit, en effet, le virage avait sa pente à l'envers, contrairement à tous les virages habituels.

Déjà s'imposait la nécessité des virages « relevés ».

La victoire revint encore à Jamin sur voiturette Léon Bollée réalisant une vitesse moyenne excédant 45 kilomètres à l'heure.

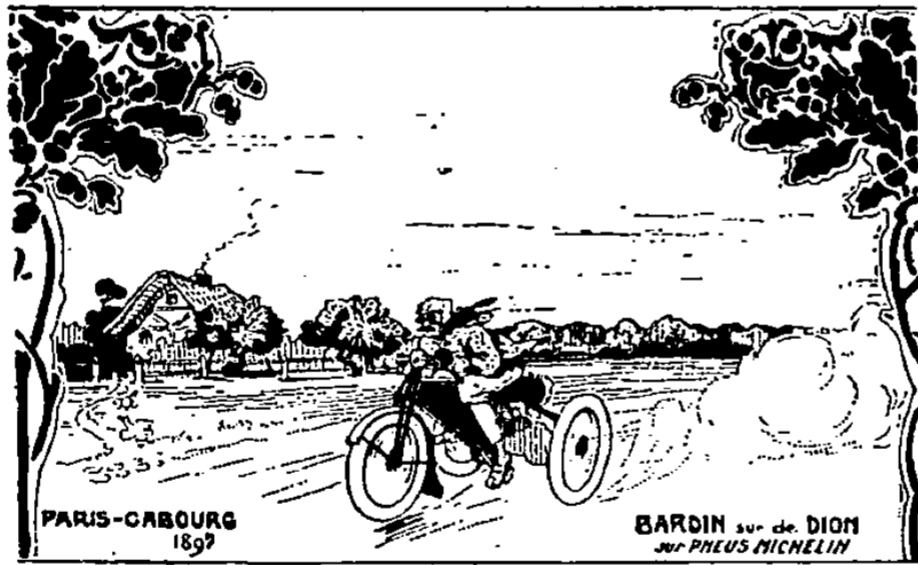
Performance remarquable, vu la longueur du parcours, 181 kilomètres, et à laquelle les pneus Michelin n'étaient certes pas étrangers, si bien qu'un chroniqueur pressentant l'importante collaboration du boudin d'air à l'essor de la vitesse écrivait au lendemain de cette épreuve :

On en est arrivé à se demander où l'on s'arrêtera et si nous ne verrons pas les 50 kilomètres à l'heure atteints, même dépassés ?

Timide prophétie...

Paris-Cabourg et les départs en course

Paris-Dieppe, Paris-Trouville ne suffisaient pas à satisfaire l'activité des



coureurs. Particulièrement, les motocyclistes étaient insatiables et lorsque, le 22 août, venant après les autres, *le Vélo* organisa sa course de motocycles Paris-Cabourg, il réunit encore un nombre honorable d'engagés.

La journée de Cabourg ne saurait être comptée parmi les plus heureuses de l'histoire de

la vitesse. Le vent, qui soufflait en tempête dans le nez des concurrents, fut fatal aux « moyennes ». Toutefois, Paris-Cabourg, que gagna Bardin, présenta quelque intérêt par sa tentative de départs « en groupe ».

On aurait songé à adopter ce principe pour les courses de voitures,

s'il n'avait été insensé de vouloir lancer au même instant cinquante à soixante véhicules sur une route large de quelques mètres.

Les motocycles et leurs performances

En même temps que se multiplient les épreuves de vitesse, les constructeurs sont hypnotisés par l'opportunité de construire des machines ultra-légères. Les succès de Léon Bollée ont grisé tout le monde, et tout le monde veut faire mieux encore si possible, soit du vélocipède mécanique !

Dès les premiers jours de l'année 1897, Giffard écrit dans *le Vélo* :

J'ai vu circuler dans la rue du Havre, vers midi, une bicyclette à pétrole, dont le moteur minuscule avait l'air d'un joujou. Elle avait une troisième roue... en l'air que commandait une transmission par courroie; c'est tout ce que j'ai eu le temps de voir.

C'était la bicyclette à pétrole Moreau. A la même époque, J. de Cosmo imagine une machine du même genre, n'excédant pas le poids de 24 kilogrammes dont 2 kg. 1/2 pour le moteur. Le docteur Gans de Fabrice reprend l'ancienne bicyclette Hildebrand-Wolfsmüller et s'efforce de la perfectionner.

Les engins à trois roues sont diversement étudiés. Marcellin impose à son tricycle de Dion 1 HP. 1/4, l'obligation de remorquer un « Sulky » avec un voyageur, de Paris à Marseille. On nous informe d'Amérique que la « Hartley Power C » de Chicago construit des tricycles à air comprimé pour le service de la poste. Enfin Darracq établit sa fameuse triplète infernale, actionnée par un moteur électrique.

L'engin fit ses débuts au vélodrome de la Seine, conduit par Demeester, qui avait pour co-équipiers Déneau et Ninov, ce dernier remplissant les fonctions de mécanicien.

La triplète se préoccupa de battre non seulement les records du monde, mais aussi ceux établis par le tandem Pingault.

Elle y parvint :

Le record de 500 mètres, étant de 0 m. 30 s. 1/5, abaissé par Pingault à 0 m. 20 s. 2/5; la triplète électrique l'abassa à 0 m. 20 s. 1/5.

Un cinquième de seconde! c'était peu, mais on atteignait le 60 à l'heure!!!

Les expositions. — Rupture entre le cycle et l'automobile

L'année 1897 est féconde en expositions. Il s'en ouvre un peu partout :

Certes le cycle occupe toujours la première place, mais il est permis d'imaginer que ce regain de faveur est dû à l'intérêt présenté par les stands de plus en plus nombreux, réservés aux automobiles : Bourges, Roubaix ont leurs Salons ; Bruxelles et Londres également.

Que va-t-il se passer à Paris ?

Le 16 septembre 1897, la Chambre syndicale de la vélocipédie et de la locomotion automobile adoptait un ordre du jour ainsi conçu :

Après une discussion approfondie et à l'unanimité moins une voix, le principe d'une exposition pendant l'hiver 1897-1898 a été repoussé.

Tous les membres présents, sauf un, ont en outre pris l'engagement, au cas où une exposition de cycles ou d'automobiles serait organisée en dehors de la Chambre syndicale, de ne pas y prendre part.

Cette décision de la Chambre syndicale cachait évidemment un projet. Oui, l'industrie automobile tenait tout simplement à posséder son autonomie. En effet, dès le 18 septembre, les constructeurs et industriels s'occupant de locomotion recevaient de l'Automobile-Club une lettre du baron de Zuylen, accompagnant ce questionnaire, auquel la majorité répondit par « oui ».

Pensez-vous qu'il y ait opportunité, à ce que l'Automobile-Club de France organise une exposition de voitures automobiles et des industries qui s'y rattachent ? Dans le cas où vous adhérez à cette idée, quel est le nombre de voitures que vous prenez l'engagement d'exposer ?

La scission était faite dès lors.

L'Exposition du cycle et de l'automobile eut néanmoins lieu, en décembre 1897, à la salle Wagram. Le nombre des exposants d'automobiles fut fort restreint. Les constructeurs se réservaient pour la grandiose manifestation qui allait avoir lieu, le mois de juillet suivant, aux Tuileries !

Le premier concours de poids lourds, à Versailles

Dans sa séance du 17 novembre 1896, le Comité de l'Automobile-Club de France — pressant l'avenir qui était réservé aux véhicules industriels — décidait d'appeler à un concours international tous les constructeurs de voitures mécaniques susceptibles de transporter au moins 1 000 kilogrammes de poids utile.

Une commission, présidée par M. G. Forestier, fut nommée à l'effet d'organiser l'épreuve qui allait, la saison suivante, se disputer aux alentours de Versailles, sous le nom de « Concours des poids lourds ».

Le but que se proposaient les organisateurs était de démontrer au public, et particulièrement aux entrepreneurs de transports, que les constructeurs n'étaient pas seulement capables de fabriquer des voitures de luxe et de course, mais se trouvaient aussi en mesure de livrer « des véhicules industriels pour les transports en commun, ainsi que pour le camionnage de marchandises ».

On conçut un règlement, dont l'orientation tendait, de façon toute spéciale, à mettre en valeur les qualités d'endurance, de consommation et de régularité de véhicules éventuellement concurrents, ainsi que leur prix d'achat et de revient.

Itinéraires et tableau de marche

Le principe de trois itinéraires différents, gravitant autour de Versailles pour centre, fut adopté,

Les profils furent soigneusement étudiés; on releva avec détails toutes les rampes d'une inclinaison égale ou supérieure à 5 p. 100, au moyen de l'éclimètre du colonel Goulier, et la collaboration de M. Henri Vallot, membre de la Société des ingénieurs civils, fut, pour ce travail, précieuse à la commission, d'autant mieux que cette collaboration permit de détruire diverses légendes qui s'étaient formées autour de la raideur de certaines rampes, celle du « Cœur-Volant », par exemple, dont la déclivité ne dépasse en aucun point 10 p. 100, alors que d'aucuns ne se faisaient pas faute de lui en attribuer une de 14 p. 100.

Enfin, une des conditions du programme était que les véhicules puissent effectuer 15 kilomètres, au moins, sans prendre de ravitaillement.

Concurrents et catégories

Le but du concours et surtout les moyens de le réaliser furent critiqués.

Les obligations des concurrents étaient à la vérité fort dures; mais convenait-il de soumettre les véhicules à des expériences qui n'en auraient pas été et d'induire en erreur le public?

La commission exécutive eut le courage de résister aux récriminations, ce qui n'empêcha pas huit constructeurs d'inscrire quinze véhicules dans l'épreuve; sept partirent, c'étaient:

I. — TRANSPORT PUBLIC DES VOYAGEURS

1. VÉHICULES AUTOMOTEURS

Première catégorie, à vapeur

N° 1. — Omnibus Scotte.

N° 14. — Omnibus de Dion-Bouton.

Deuxième catégorie, à pétrole

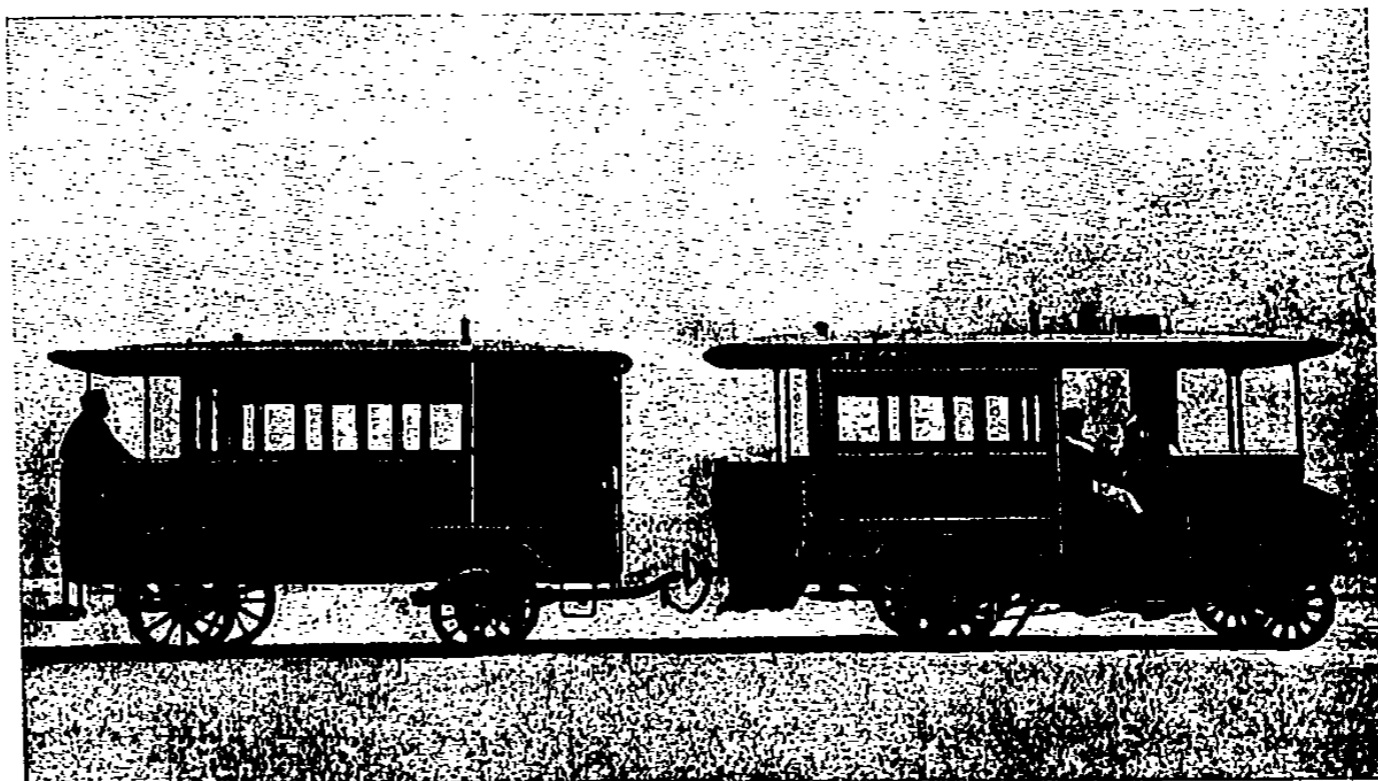
N° 10. — Omnibus Panhard-Levassor.

2. VÉHICULES A BOGGIE MOTEUR

N° 13. — Pauline de Dion-Bouton (à vapeur).

3. VÉHICULES AUTOMOTEURS EN REMORQUANT D'AUTRES

N° 3. — Train à voyageurs Scotte (à vapeur)



LE TRAIN SCOTTE A VOYAGEURS

(Le Génie civil, 1897)

II. — TRANSPORT DE MARCHANDISES

1. VÉHICULES AUTOMOTEURS

N° 8. — Camion de Dietrich (à pétrole).

2. VÉHICULES AUTOMOTEURS EN REMORQUANT D'AUTRES

N° 2. Train à marchandises Scotte (à vapeur).

Les voitures de livraison ne figurèrent pas au concours : un scrupule, né d'une prescription insérée au programme pour empêcher l'épreuve de servir à la réclame d'une raison commerciale, fit interdire à une voiture de ce genre de concourir.

Les épreuves successives auxquelles étaient soumis les concurrents se

disputèrent du 5 au 11 août. Le concours avait attiré pas mal de monde à Versailles. Il excitait une curiosité qui surprit jusqu'aux organisateurs eux-mêmes.

L'administration militaire, toutes les grandes entreprises de transports parisiens, la Compagnie des chemins de fer d'Orléans, etc., avaient des représentants aux concours. On signalait, en outre, la présence d'administrateurs de diverses entreprises de transports, venus de Lyon, de la Tunisie, des... îles Canaries; d'une députation du « Liverpool-Council de la Self Propelled Traffic Association », d'ingénieurs anglais, américains, danois, etc., etc.

La vapeur avait encore, à cette époque, le pas sur le pétrole et, sur huit véhicules participant à l'épreuve, cinq étaient actionnés par le premier procédé.

Les conclusions du concours

Nous ne suivrons pas ces divers véhicules dans le détail des épreuves successives dont ils triomphèrent honorablement.

La Commission — c'était un peu son devoir — publia de ces expériences un rapport assez élogieux. Il convenait, en effet, d'encourager hardiment les constructeurs à fabriquer des véhicules destinés aux transports en commun comme à ceux des marchandises. Toutefois, les rapporteurs commentant leur tableau récapitulatif, s'avançaient peut-être beaucoup en déclarant :

Quoi qu'il en soit, les prix de revient calculés montrent que, dès aujourd'hui, la traction mécanique sur route est en état d'assurer, avec un bénéfice notable, des services de transports réguliers de voyageurs et même de marchandises.

Les transports publics automobiles en 1897

Néanmoins, le Concours des poids lourds de Versailles « était venu à son heure ».

De l'initiative publique ou privée, naissaient, en effet, divers projets d'établissement de services de transports en commun, destinés à suppléer, voire même à remplacer la traction animale.

Les financiers envisagèrent favorablement la question, et c'est ainsi que se constituèrent des sociétés dignes de prospérer (si elles n'étaient venues un peu tôt), telles que la Société d'études de tramways et de

voitures automobiles, qui conçut l'opportunité de la création de réseaux automobiles considérés comme affluents des réseaux à voies fixes.

Le train Scotte fit, dans la vallée de la Woëme, dans la Meuse, des expériences de service public. Dans l'intervalle, dès le 8 avril, il effectuait le transport de voyageurs desservant régulièrement la ligne Courbevoie-Colombes, moyennant le prix modique de 15 centimes en première classe et 10 centimes en seconde, par section de parcours.

Weidknecht construisait un omnibus à vapeur de trente places et de 30 chevaux pouvant tourner dans un diamètre de 4 mètres; Serpollet fournissait à la Compagnie du Nord des voitures automotrices sur rails, et Panhard-Levassor, des quadricycles à pétrole pour visiter les voies.

Jusqu'à l'Espagne enfin, dont le Ministère des travaux publics autorisait MM. José Hernandez et Bermudez à créer un service de transports en commun automobile sur la route de Berja à Almería; tout le monde s'intéressait donc à la question.

Les fiacres à traction mécanique

Celle des fiacres automobiles ne préoccupait pas moins.

Les temps sont proches, paraît-il, écrit dans les *Débats* M. A. Albert Petit, où il faudra conduire nos fils au Jardin des Plantes pour leur montrer quelques spécimens, précieusement conservés, de la race chevaline. Le siècle qui va s'ouvrir ne connaîtra que le cheval-vapeur... Grâce à la Compagnie des Petites-Voitures, l'expérience de l'automobilisme va être tentée prochainement en grand... Dès les premiers jours de juillet, cinquante fiacres automobiles seront mis en circulation!...

L'information était peut-être prématurée. Un administrateur de l'Urbaine, compagnie concurrente il est vrai, interviewé à ce propos, ne fit qu'en rire :

Postez-vous, déclara-t-il, à deux heures du matin, en face d'un de nos dépôts, et surveillez les fiacres qui rentrent : plus de la moitié sont guidés par le cheval; le cocher fatigué dort tranquillement. Il a abandonné ainsi la direction, depuis la Bastille quelquefois... Que ferait-il avec un moteur mécanique?

C'était, cette fois, l'exagération contraire et manquer d'intuition.

L'Automobile-Club, toujours bien avisé, et pressentant le « mouvement », fit alors savoir qu'il organiserait, en avril 1898, un concours de voitures de places. Il était temps, si nous ne voulions être devancés par l'étranger.

En effet, la ville d'Anvers venait d'autoriser « l'exploitation, sur son territoire, d'un service public de transports par voitures automobiles ».

La « London Electrical Cab Co », de Londres, annonçait la mise en circulation de cent cinquante fiacres électriques... Elle se vantait, en vérité, car on n'en vit jamais que douze! Néanmoins, toute cette agitation stimula l'amour-propre de nos constructeurs. Jeantaud, Krieger se mirent à l'étude en vue du concours de 1898.

On verra combien leurs efforts furent couronnés de succès.

L'automobile et l'armée

Le colonel du génie Fix, dans la *Revue technique* des 10 janvier et 25 février 1897, avait signalé l'avenir de l'automobilisme dans l'armée.

Ses idées se résumaient ainsi :

L'automobile pourra être employée pour les transports du dernier moment. Mais, pour les pièces de campagne, rien ne pourra remplacer les chevaux à cause du terrain varié qu'elles doivent parcourir.

C'est surtout pour le transport des malades et blessés que la substitution serait intéressante, car ce transport s'exécute en arrière des combattants.

Pour l'habillement, le campement, les trésoreries, postes, l'automobile sera précieuse, permettant les installations plus avantageuses, les parcours plus rapides.

Entre l'état de station et celui de marche et de combat se place la période de mobilisation et de concentration, pour laquelle l'automobile pourra être très utile.

Scotte, peu après, imaginait son train d'ambulance, composé d'un tracteur et d'une voiture-remorque de 7 mètres de long sur 1 m. 95 de large, comprenant dix-huit couchettes et six places assises.

D'autre part, M. le baron Rogniat proposait au général Billot, ministre de la guerre, une expérience curieuse, qui séduisit tellement le chef de l'armée qu'il la fit exécuter dans le plus bref délai.

Voici quel était le thème de l'épreuve :

Plusieurs corps d'armée étant éloignés l'un de l'autre de 200 kilomètres, par exemple, les chemins de fer étant coupés, les routes étant défoncées, pourraient-ils être utilement reliés entre eux par des voitures automobiles qui porteraient, d'un corps d'armée à l'autre, des officiers généraux fatigués par une journée de cheval ou désireux de se transporter rapidement à une longue distance et en même temps les correspondances postales ?

L'expérience eut lieu le 14 septembre, grâce au concours bénévole d'automobilistes experts, tels que MM. Prévost, Gilles Hougières, René de Knyff, baron Thénard, Doriot, Archdeacon, Richard et Mors.

Les autorités militaires se déclarèrent des plus satisfaites, et peut-être à cette époque l'automobilisme aurait-il pris une extension considérable dans l'armée... si l'on avait disposé de crédits suffisants.

Car, comme à l'ordinaire, l'argent manquait.

La clientèle privée

La clientèle privée, par contre, ne semblait guère regarder à la dépense, et la demande étant, de beaucoup, plus importante que l'offre, la voiture automobile « livrable immédiatement » devint l'objet de spéculations et d'opérations extraordinaires.

On cite le cas d'une « Paris-Dieppe », cataloguée 12 000 francs, cédée à 22 500 francs par l'intermédiaire qui la possédait, et revendue par le nouveau propriétaire, le jour même, à M. Harmsworth, qui « voulait » aller à Nice, la coquette somme de 45 000 francs.

M. Paul Meyan s'en souvient peut-être de cette époque extraordinaire où la voiture d'occasion se payait le *double* de ce qu'elle avait coûté neuve !

Ceci n'est rien : l'année suivante, Charron, vainqueur de Marseille-Nice, demandera 50 000 francs de sa fameuse voiture blanche.

M. René de Knyff, arrivé troisième, trouvera encore acheteur à 30 000 francs pour la Panhard-Levassor conduite par lui dans l'épreuve !!

Les audacieux d'alors réalisèrent des fortunes, qui auraient pu être plus considérables encore, si l'audace n'avait eu une limite que ne justifiait d'ailleurs pas l'inimaginable faveur dont jouissaient les nouveaux engins de locomotion. Mais l'essor était tel que les prévisions des plus optimistes étaient outrepassées !

Cela ne peut pas durer, disaient les bonnes gens ! Cela dura, et longtemps encore.

L'automobilisme s'introduisait partout. Dans les cortèges nuptiaux... M. Daniel Augé, constructeur d'automobiles, conduisit à l'église un jeune couple, M. et Mme Barabe. M. Masselin, maître d'armes, médita de louer pour son mariage des voitures sans chevaux, afin de remplacer les classiques landaus.

Carnaval, en 1897, avait effectué son entrée solennelle dans sa bonne ville de Nice « en automobile », et le camelot, sur les boulevards, vendait — signe des temps — le phaéton automobile pour 2 fr. 75... « Joli cadeau à faire à un enfant ! »

On organise à Paris un Longchamp automobile fleuri, qui s'achève par un déjeuner de cent couverts, à la villa de l'Automobile-Club; *l'Écho de Paris* fonde le gracieux championnat des chauffeuses, auquel prennent part Mmes Léa Lemoine, de Grandval et Bossu. On les récompense galamment : Mlle Lemoine reçoit en prix un bracelet offert par le baron de Zuylen; Mlle de Grandval, une bicyclette offerte par *l'Écho de Paris*; Mlle Bossu, une médaille d'argent offerte par l'Automobile-Club.

Ceux qui comptent

Toutefois, il est des clients plus modestes, et aussi bon nombre d'acheteurs éventuels qui trouvent que « tout n'est pas pour le mieux dans le meilleur des mondes ». On a persuadé, en effet, la clientèle « moyenne » que l'automobile coûte moins cher que la voiture à chevaux. Et l'acheteur éprouve quelques déboires, car on n'a pas prévu... l'imprévu.

Au surplus, le prix d'achat est encore trop élevé, pour beaucoup.

Un médecin de la Charente, qui synthétise assez exactement un état d'esprit de l'époque, écrit à *la Locomotion automobile* :

... C'est avec plaisir que j'ai appris que vos abonnés étaient pour la plupart des médecins comme moi ou des notaires, des ecclésiastiques, etc...

... Nous représentons une clientèle de lecteurs, plutôt que d'acheteurs de voitures. Mais pourquoi? Parce que l'on ne nous offre pas ce que nous demandons...

Que demandons-nous donc? Un instrument pratique, dont nous puissions nous servir l'hiver comme l'été, qui puisse s'atteler à des voitures de tous les types, remorquer les plus lourdes avec une vitesse suffisante, gravir toutes les rampes, et, s'il est possible, s'appliquer à tous les usages auxquels nous appliquons nos chevaux.

Un amateur, négligé par le constructeur auquel il s'est adressé, demande par la voix de la presse, à acheter une voiturette...

Pesant 300 kilogrammes, munie de pneumatiques et d'une marche arrière, avec un moteur de deux cylindres faisant 3 chevaux au prix de 3 000 à 3 500 francs.

... Et c'est pourquoi, lorsque Panhard-Levassor annoncent qu'ils vont lancer une voiturette à deux places pour 3 000 francs, c'est une allégresse générale.

La réglementation et le fisc

La réglementation administrative, la législation sont encore dans une période d'évolution.

L'ordonnance du 14 août 1893 est revue, corrigée, amplifiée, exagérée. Il va falloir montrer *toutes* les voitures aux ingénieurs de l'État et obtenir un permis spécial pour la conduite de chaque voiture.

On réclame, et le préfet atténue les termes de son ordonnance, mais réglemente peu après en trente-cinq longs articles, la circulation des automobiles dans le département de la Seine, tandis que les municipalités de province veulent faire la même chose. Vérité en deçà, erreur au delà... Ce va être le désordre jusqu'à ce que paraisse — le 10 ~~mai~~ ^{mars} 1899 — la réglementation générale de l'automobilisme, qui, hélas ! n'aura pas encore raison des arrêtés municipaux, mais imposera quelques obligations de plus aux chauffeurs.

Ceux-ci sont environ douze cents à la fin de l'année 1897, et il y en aurait un bien plus grand nombre si les constructeurs avaient livré tout ce qui leur est commandé !

Pendant ce temps, le fisc commence à réaliser de belles recettes avec les chauffeurs. Ceux-ci sont imposés ¹. En outre, des droits exorbitants grèvent l'essence utilisée pour l'alimentation des moteurs : alors qu'on en paye le litre 15 centimes à Anvers, il revient à 75 centimes vendu au détail dans Paris, et ce sont les *droits* qui constituent cet écart, car les raffineurs assurent que, exonérés des diverses charges de la douane et de l'octroi, ils pourraient détailler leur produit à raison de 20 centimes le litre.

Mort de Levassor

Et voilà que, cette même année, à l'époque enfin atteinte où il allait éprouver les bienfaits résultant de ses efforts surhumains. M. Emile Levassor, le grand promoteur, était enlevé de ce monde ; surmené, vieilli avant l'âge par le travail, miné aussi par le mal contracté à la suite de son accident de Paris-Marseille.

1. Les taxes automobiles en 1897 :

Tarif de Paris

Voitures à deux places : 60 francs, au-dessus : 100 francs.

	<i>Tarif de province</i>	Deux places.	Au-dessus.
Communes de plus de 40 000 habitants.		40 fr.	75 fr.
— de 20 à 40 000		30	60
— de 10 à 20 000		25	50
— de 5 à 10 000		20	40
— au-dessous de 5 000		10	20

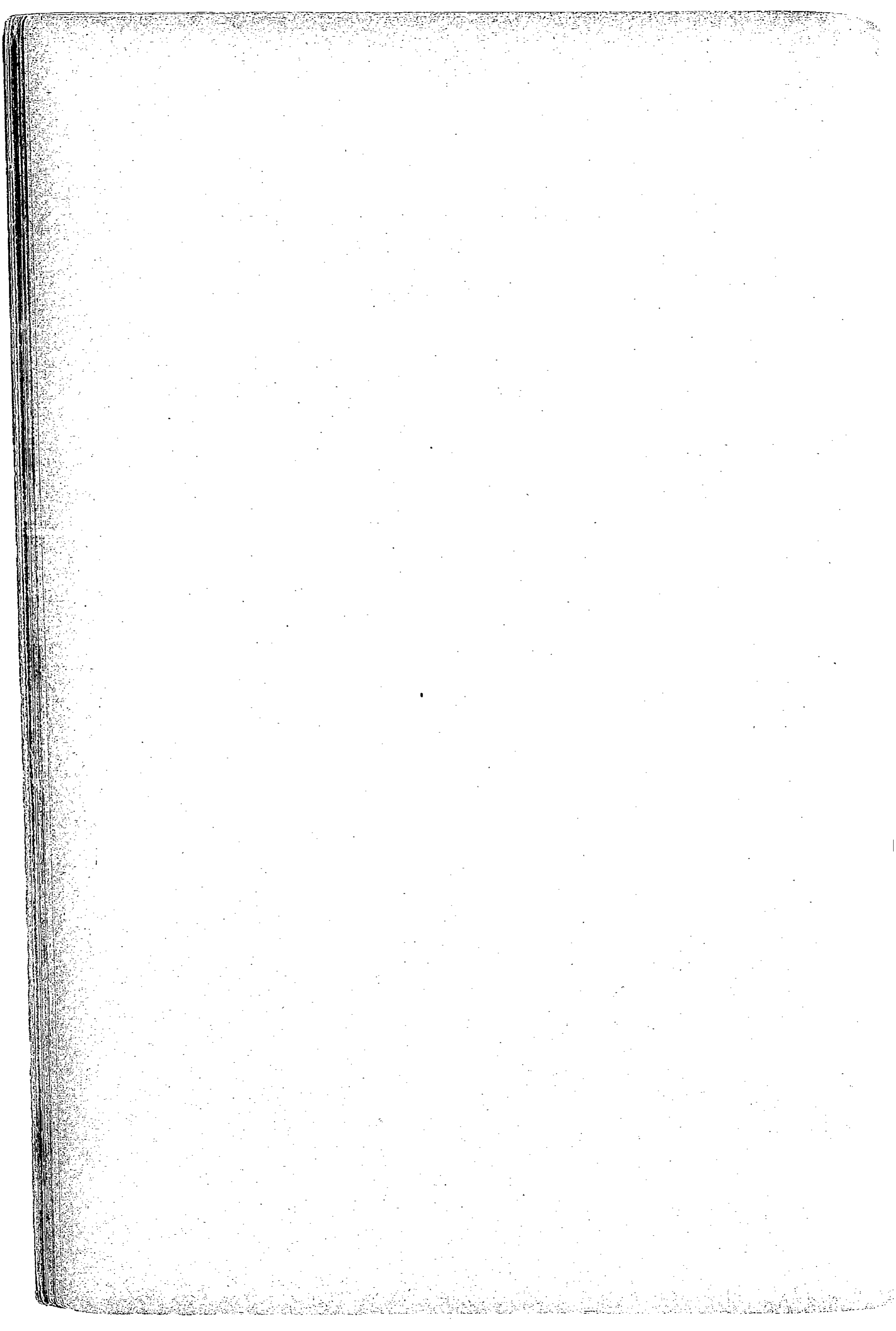
La nouvelle de sa mort parvint à la veille de la course de Paris-Dieppe, dans laquelle ses voitures allaient encore triompher.

Ce fut une perte irréparable pour l'industrie, dont il était une des lumières; pour l'Automobile-Club, qui le comptait parmi ses membres les plus laborieux et les mieux aimés.

L'initiative d'un monument à élever à sa mémoire fut prise aussitôt par Pierre Giffard, et la souscription ouverte montra combien était universellement apprécié le savant ingénieur.



MAQUETTE DU MONUMENT DE LÉVASSOR



CHAPITRE XVII

La Course Paris-Amsterdam (1898)

Les épreuves se multiplient. — Quelques courses. — Quelques accidents. — Le record du monde de Léon Bollée. — Paris-Bordeaux. — Nouvelles formules. — L'Exposition des Tuileries. — Paris-Amsterdam. — Organisation et règlement. — Départ des touristes. — La Préfecture et le terrible M. Bochet. — En suivant l'épreuve. — L'accueil à Amsterdam. — Le retour. — L'arrivée. — Le classement. — Le luxe et l'industrie. — Liverpool Trials. — Le deuxième concours de poids lourds à Versailles. — Courses de côtes. Chanteloup. — Records. — Le kilomètre à Achères. — L'opinion publique et les « chauffards ». — Les nouvelles taxes. — Majoration de l'impôt. — Et le grand règlement général de la circulation? — L'inspecteur des automobiles. — Quelques chiffres. — L'essor continue.

Les épreuves se multiplient

LES courses d'automobiles se multiplient.

C'est bien la « griserie » de la vitesse. Elle se traduit par des sensations exquis, mais qui ne vont pas sans provoquer au lendemain une réaction, car l'ennemi murmure : le rétrograde l'autophobe, tout ce que le pays a pu engendrer de sous-vétérinaires aux concepts mal dégrossis, de pharmaciens Homais accoucheurs d'axiomes, tout cela attend l'instant probable où l'on pourra toucher l'adversaire : le progrès, au défaut de son épaule, et produire l'effort qui déterminera son effondrement.

Considérons au préalable l'essor.

Quelques courses. — Quelques accidents

Marseille-Nice devient la grande attraction hivernale.

Les véhicules engagés sont remarquables par l'abaissement de leur poids spécifique, qui descend de 1 100 kilogrammes à 700 pour des moteurs de 6 chevaux.

Ce sont les jeunes célébrités de l'automobilisme qui concourent : les

Charron, de Knyff, Giraud, Girardot, Marcellin, du Soulier. Une dame, Mme Laumailé prend part à l'épreuve en tricycle!

On escomptait la venue du comte de Chasseloup-Laubat, le gagnant de l'année passée. Il devait courir avec son élégante voiture électrique blanche et bleue, signée Jeantaud, gravir la côte entre Cuzes et Fréjus à 45 à l'heure, tout en conduisant... en gants blancs! Il ne vint pas, ayant brûlé sa dynamo dans les Champs-Élysées!...

Le premier jour, de Marseille à Hyères, un temps superbe favorise les concurrents qui arrivent à l'étape avant le train spécial.

Mais le lendemain, pour se rendre d'Hyères à Nice, une pluie torrentielle sévit et complique le parcours. Il faut, pour arriver, non seulement posséder de robustes voitures, mais être aussi un conducteur énergique. La qualité de l'homme constitue d'ailleurs un élément important de succès, témoin ce détail typique à l'honneur de Charron :

A 4 kilomètres de Nice, Charron s'aperçoit qu'il n'a plus d'essence dans le réservoir de ses brûleurs. Il est en tête, mais sa voiture est en panne. Une idée géniale lui traverse l'esprit: il suce avec un petit tuyau de caoutchouc le pétrole du réservoir de son moteur et il le transvase avec la bouche dans celui du brûleur. Il peut ainsi repartir immédiatement et arrive premier à Nice.

Mais il faillit se trouver mal en descendant à l'hôtel, tant le goût du pétrole lui avait tourné le cœur. Néanmoins Charron gagnait la course.

Si Mme Laumailé fait preuve d'une belle endurance en achevant le parcours sous des trombes d'eau, son élégant costume gris maculé d'une épaisse couche de boue, et si elle mérite bien la magnifique corbeille de fleurs que lui remettent les « officiels » à son arrivée, l'épreuve est légèrement assombrie par l'accident survenu à Corre, qui, chavirant à une borne, s'est blessé au visage, sans gravité assure-t-on.

En dépit du mauvais temps, la course présenta de précieux enseignements : Le comte de Chasseloup-Laubat, gagnant en 1897 à une allure de 30 kilomètres à l'heure, voyait son temps : 7 h. 45, abaissé par Charron à 6 h. 53, ce qui équivalait à une vitesse moyenne de 33 kilomètres.

On allait faire mieux encore avant la fin de l'année, mais non sans avoir à déplorer quelques accidents.

Tout d'abord ce sont les blessures heureusement peu graves, qui affectent dans Nice-Puget-Thénières Mme Laumailé.

L'intrépide motocycliste, en traversant le village de Touet-de-Beuil,

afin d'éviter un enfant, fait une chute qui nécessite son transport immédiat dans une maison voisine ; luxation de la mâchoire, écorchures au menton et au front.

Mais voici Périgueux-Bergerac-Périgueux, dont la mémoire est inséparable de l'accident qui coûta la vie au marquis de Montaignac.

Le marquis de Montaignac conduisait une voiture de la marque Landry-Beyroux, dont il était administrateur. En voulant saluer M. Montariol qu'il dépasse, il l'accroche ; il se retourne pour voir ce qui se passe, fait une embardée, tombe dans le fossé, se blesse grièvement et meurt trois heures après à l'hôpital, déclarant « qu'il était seul coupable de l'accident et que sur lui devait retomber toute la responsabilité ».

C'est encore, écrira Paul Meyan à ce propos, une page de deuil ; mais c'est la première sur laquelle les courses nous obligent à inscrire un nom.

Le record du monde de Léon Bollée

Mais nous en avons heureusement fini avec les drames pour 1893, et il nous faut rétrograder de quelques jours, jusqu'au 28 avril, date mémorable du critérium des motocycles, où Léon Bollée établit le record du monde de vitesse en couvrant 100 kilomètres en 118 minutes sur la route d'Etampes ; peu après Jamin, avec la même voiturette, dépassera 60 à l'heure de moyenne dans Tours-Blois.

Paris-Bordeaux. — Nouvelles formules

La classique course cycliste Bordeaux-Paris allait avoir lieu dans la première quinzaine de mai, et les organisateurs, qui toléraient les entraîneurs, avaient eu l'originale idée de faire précéder l'épreuve d'une course Paris-Bordeaux pour automobilistes, intitulée « critérium des entraîneurs », bien qu'il n'ait été aucunement nécessaire d'être entraîneur pour y prendre part.

Vingt-trois concurrents et non des moindres, se firent donner le départ ; huit seulement parvinrent à Bordeaux, ce qui constitua un déchet considérable, même pour l'époque. Toutefois, un temps déplorable ayant rendu la course plus pénible, les résultats furent néanmoins intéressants à enregistrer. M. René de Knyff, gagnant sur Panhard-Levassor, couvrit les 578 kilomètres en 15 h. 15 m. 31 s., alors qu'en 1895,

Levassor avait mis 22 h. 25 m. à faire le même parcours ; on gagnait donc plus de sept heures en trois années.

Le pneu Michelin conduisait au poteau d'arrivée les trois premiers de cette épreuve. De plus en plus, sous le travail attentif des manufacturiers de Clermont-Ferrand, la matière fragile s'aguerrissait, se montrait



M. R. DE KNYFF

GAGNANT DE PARIS-BORDEAUX 1898 (PANHARD-LEVASSOR)

plus apte à triompher des fatigues de la route. A la vérité, le poids spécifique des voitures est descendu de 1100 kilos à 700 pour un même moteur de 6 chevaux. Cet allègement, toutefois, qui augmente les vitesses, ne diminue pas, bien au contraire, l'effort que doit supporter le pneumatique, proportionnel, il est vrai, à la masse, mais aussi au carré des vitesses.

L'idée d'organiser des courses hante tout le monde. Les clubs provinciaux multiplient les épreuves ; les sociétés vélocipédiques et sportives, ont, pour ainsi dire, chaque dimanche, leur concours de vitesse pour motocycles.

Quelques formules nouvelles sont proposées :

Le *Journal des Sports* crée une course de relais, dont le but était de résoudre le problème suivant.

Peut-on demander à des automobiles de transporter un ordre de mobilisation aux points les plus éloignés de nos frontières en moins de quarante-huit heures ! Comment les automobiles se comporteront-elles dans une telle occasion ?

L'expérience fut peu concluante, et n'intéressa vraiment que... la préfecture de police, qui profita de l'occasion pour faire dresser des contraventions à presque tous les chauffeurs ayant pris part à l'épreuve !

C'est qu'on était déjà en pleine période d'effervescence.

Entre temps, l'Automobile-Club organisait son concours de fiacres, qui s'achevait par la consécration, au point de vue technique, des moteurs électriques de Jeantaud et de Krieger.

Puis, l'ordre chronologique appelle, au mois de juillet, la grande épreuve de l'année, la course Paris-Amsterdam-Paris ! avant laquelle il nous faut cependant dire un mot de l'Exposition des Tuileries.

L'Exposition des Tuileries

A l'Exposition du cycle, organisée fin décembre 1897 dans le hall de la salle Wagram, peu de constructeurs avaient exposé des véhicules automobiles.

Seules, quelques Panhard type « Paris-Dieppe », quelques Mors, Éclair, voitures Léon Bollée, tricycles Phébus et Gladiator, représentaient la florissante industrie.

Il ne devait pas en être de même de la manifestation méditée par l'Automobile-Club, et lorsque le baron de Zuylen, à l'issue des démarches de MM. Berlier et Rives, obtint de M. Roujon, ministre des beaux-arts, l'autorisation — à titre exceptionnel — d'aménager, entre le 10 juin et le 25 juillet, une exposition dans la partie du jardin des Tuileries occupée chaque année par l'Exposition d'horticulture, on eut cette impression que l'exhibition serait élégante et grandiose. Le cadre pouvait effectivement s'y prêter.

On apprit, à l'apparition du règlement, que l'Exposition serait ouverte du 13 juin au 3 juillet, et comprendrait les différentes classes ci-après :

1. Voitures automobiles en tous genres, et motocycles. — 2. Moteurs pour automobiles.
- 3. Bandages de roues de voitures automobiles et motocycles. — 4. Carrosseries pour auto-

mobiles. — 5. Pièces détachées, accessoires et fournitures diverses pour automobiles et pour carrosseries d'automobiles. — 6. Matériel de construction et outillage pour la fabrication des automobiles. — 7. Costumes, habillements et accessoires, pour l'automobile. — 8. Dessins, photographies, journaux spéciaux.

A la veille de l'ouverture, deux cent cinq exposants étaient inscrits.

L'admission des véhicules à l'Exposition, était subordonnée à l'accomplissement du parcours Paris-Versailles et retour. Cette innovation avait pour but de garantir au public que les voitures exposées recélaient bien un moteur marchant ! Dès lors, quand un constructeur mettra sur son véhicule l'écriteau traditionnel : *Vendu cent cinquante fois*, ces cent cinquante acheteurs pourront être certains qu'avec un engin identique, ils pourront faire au moins l'excursion de Versailles !!!

L'Exposition ouvrit donc ses portes le mercredi 13 juin. Plus de deux mille cinq cents invitations avait été lancées pour cette première journée d'inauguration que consacra officiellement le préfet de la Seine, remplaçant le ministre, démissionnaire, ainsi que cela se produit quelquefois !...

De nombreuses innovations, dues à l'ingéniosité des constructeurs, ajoutaient à l'attrait de cette manifestation industrielle.

Amiot et Péneau exposaient un avant-train moteur, permettant de transformer en *vingt minutes* (hum !) une voiture à chevaux en voiture automobile. La *Troika* d'Augé fit sensation et l'on suivit curieusement l'évolution du tricycle à la précieuse exposition rétrospective de de Dion-Bouton. Léon Bollée montrait, à côté de ses modèles déjà connus, une voiturette destinée au *Post Office* de Londres. La bicyclette Werner séduisait par la légèreté de son moteur 3/4 HP. actionnant la roue avant, et Michelin exhibait avec sa dernière création, le pneu de 90 millimètres, quelques bandages de 100 millimètres !

Le dimanche soir 3 juillet, un banquet à la tour Eiffel, réunissait joyeusement organisateurs, exposants et membres de l'A. C. F.

Le lendemain, c'était le Longchamp fleuri du *Journal des Sports*, au bois de Boulogne; le surlendemain, le départ des touristes pour Amsterdam !

L'Exposition avait produit 210 000 francs de recettes, et occasionné seulement 190 000 francs de dépenses.

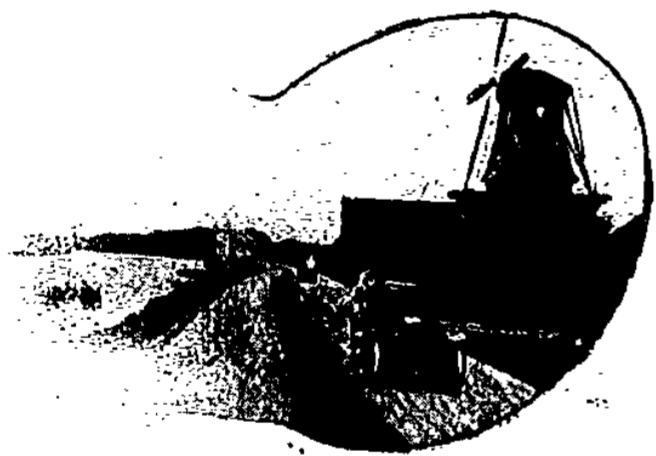
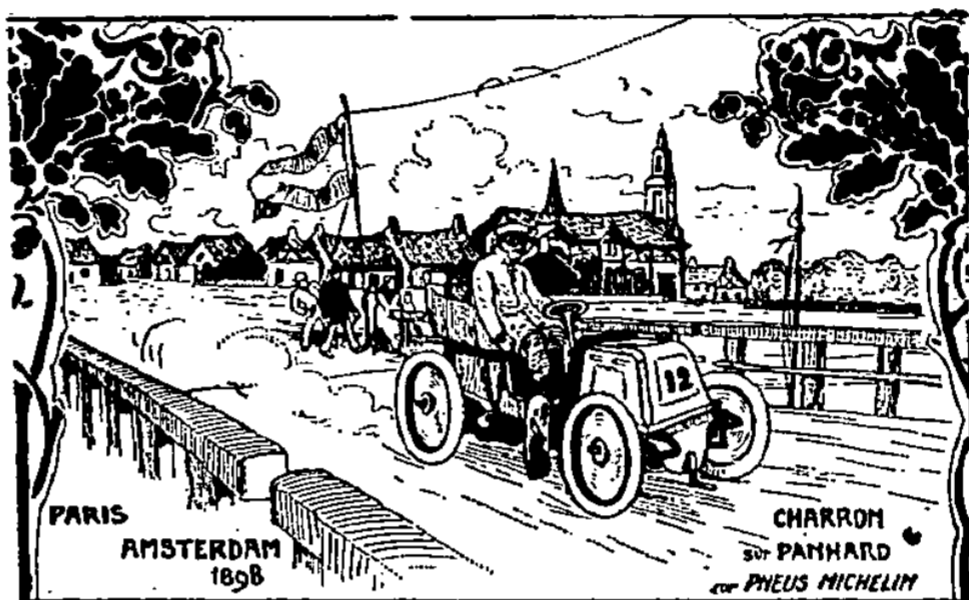
La réussite était incontestable : le baron de Zuylen, au cours du banquet, le signala :

— Je bois, déclara-t-il, aux exposants qui, en répondant à notre appel, nous ont permis d'inscrire un triomphe de plus à l'actif de notre jeune Société.

On allait consigner au livre d'or de l'Automobile-Club, un triomphe encore, Paris-Amsterdam !

Paris-Amsterdam. — Organisation et règlement

La course Paris-Amsterdam est, sans contredit, une des épreuves les plus mouvementées, les plus fertiles en incidents qu'il ait été donné à l'Automobile-Club d'organiser : discutée dans son principe, elle faillit ne pas avoir lieu, par suite de la malencontreuse intervention de l'administration trop zélée ; il fallut ruser pour courir ! Compliquée de mauvais temps, de traversées de pays étrangers, bouleversée avant son achèvement par des ordres et contre-ordres, modifiant l'itinéraire, le rétablissant, le modifiant encore, la grande et première épreuve, dont le parcours sortait de France, fut néanmoins un gros succès industriel, sportif et populaire, tant à l'actif des organisateurs que des concurrents !



EN COURS DE ROUTE

Conformément à l'usage adopté, une commission de la course chargée d'élaborer le règlement avait été instituée. M. le baron Rogniat la présidait. Une des particularités de l'épreuve qui allait se disputer sous le « Règlement général des courses d'automobiles », était de comporter deux catégories, ouvertes aux constructeurs et aux amateurs, soit : 1° véhicules de vitesse ; 2° véhicules de tourisme.

Les premiers devaient effectuer le parcours en six étapes, les seconds en dix : afin de calmer certaines inquiétudes, la commission délégua M. Paul Meyan pour reconnaître minutieusement l'itinéraire.

L'expert chauffeur revint satisfait, et la commission, l'ayant entendu, établit ses tableaux de marche via Reims, château d'Ardenne, Maëstricht, Nimègue, Amsterdam et retour.

Pour cette épreuve, l'industrie met en ligne ses spécimens nouveaux conçus en vue de fournir des vitesses et de posséder une maniabilité, jusqu'alors inconnues. La direction à barre qui laissait véhicule et conducteur à la merci d'un faux mouvement, cède la place à la direction à volant ; en même temps, la voiture s'allonge, abaisse son centre de gravité.

D'autre part, l'auxiliaire devenu indispensable de la voiture, le pneumatique, a fait d'énormes progrès : la matière fragile s'est aguerrie et se montre apte à triompher des fatigues de la route.

Michelin, qui compte déjà bien des victoires à son actif, allongera son livre d'or d'une page, fournie par la liste des voitures parvenues sur ses pneus au poteau d'arrivée, et généreusement offre 8 000 francs de prix supplémentaires.

Départ des touristes

Ce sont d'abord trente touristes qui se font donner le départ sur la route qui va devenir célèbre, de Champigny, dès le mardi matin 5 juillet, à la première heure.

Il fait un temps admirable : un break hippomobile a amené aux environs de la Fourche cinquante membres de l'Automobile-Club, au surplus ce ne sont que curieux, cyclistes entourant les officiels qui plombent les voitures des concurrents... et aussi des concurrentes, car sous le pseudonyme de *Snail*, se cache l'intrépide baronne de Zuylen, qui médite audacieusement de conduire elle-même sa voiture jusqu'à Amsterdam, tandis que le baron de Zuylen, voilé derrière le transparent et modeste qualificatif d'*Escargot*, mènera un phaéton Mors à deux places.

Voici M. E. Mors, qui s'appelle pour la circonstance *Walrus*.

M. de Lucenski a six places dans sa voiture et quatre compagnons de route seulement. Il déplore de n'être pas au complet lorsqu'un curieux, venu en chapeau haut de forme, se présente.

- Où allez-vous donc ?
- Mais... à Amsterdam.
- Ma foi j'ai ma journée libre, je partirai bien avec vous.
- C'est que réplique Lucenski, nous serons dix jours avant de revenir.
- Peu m'importe, après tout, répliqua l'inconnu. Je pars volontiers.

... Et quelques instants après, cet homme aux décisions rapides ayant troqué son chapeau haut de forme contre une casquette magnifique, venait s'installer à côté de ses futurs compagnons de voyage.

La Préfecture et le terrible M. Bochet

Dès le 25 juin, grâce aux actives démarches de MM. Gamard et A. de Lucenski auprès du préfet de police, M. Blanc avait autorisé M. Bochet, l'ingénieur de la préfecture chargé des permis, de décerner sur-le-champ aux conducteurs qui prendraient part à la course, une autorisation temporaire valable pour la durée de l'épreuve.

Tout semblait donc pour le mieux dans le meilleur des mondes, lorsque, le 4 juillet, la préfecture de police décidait d'imposer les conditions suivantes :

- 1° Les automobiles prenant part à la course devront être pourvues de leur autorisation ;
- 2° Elles seront conduites par des personnes munies du certificat d'aptitudes prescrit par les articles 1 et 13 de l'ordonnance de police du 14 août 1893 ;
- 3° La vitesse des voitures automobiles n'excédera pas dans le département de la Seine 12 kilomètres dans les traverses, et 20 kilomètres hors des traverses. Cette allure devra être ralentie sur tous les points où la sécurité de la circulation l'exigera ;
- 4° Toutes les dispositions seront prises pour éviter les accidents.

On obtint seulement que, la veille de la course, de cinq heures à neuf heures du soir, l'ingénieur Bochet examinerait les véhicules concurrents, et par télégrammes les conducteurs furent avisés.

La place du Trocadéro, aux abords de laquelle allait avoir lieu l'examen, présentait un aspect curieux cette après-midi : tous les « monstres » y évoluaient en attendant qu'il soit prononcé sur leur sort.

M. Bochet fut terrible.

Sans exception, les A. Bollée fils présentées par Etienne Giraud sont refusées ; il en est de même des voitures Decauville, présentées par Strutz, Heath, Denival. Par contre, l'examineur reçoit Charron, René de Knyff, Roscoff, Bouquet, Gaétan de Méaulne, Girardot, Chesnay, Marcellin, Gilles Hourgières, Richard, Téchau.

Il fait nuit noire lorsque les examens sont achevés, et, tandis que les heureux diplômés vont prendre un peu de repos, le lot des « proscrits » se préoccupe de savoir comment il pourra prendre part, malgré tout, à la course.

Les ingénieurs de la préfecture semblent, en effet, disposés à faire respecter à la lettre leurs ordonnances.

Ils sont prêts à livrer bataille. Le télégraphe apporte de singulières nouvelles à Paris. C'est ainsi que l'on apprend que les chasseurs de Vin-

cennes, convoqués pour le lever du jour, garderont militairement la Fourche de Champigny ; qu'un escadron du 23^e hussards a été mandé téléphoniquement de Meaux ; que Walckenaer et Bochet, venus à cheval, couchent à Champigny, et qu'à la Queue-en-Brie l'artillerie dispose, menaçantes, deux énormes pièces de canon !!!

Toutefois, l'appareil émouvant de cette mobilisation ne décourage pas les chauffeurs.

L'Automobile-Club fait savoir par l'intermédiaire du *Vélo* que le départ



LA VOITURE MICHELIN DANS PARIS-AMSTERDAM

sera donné à Villiers-sur-Marne, en Seine-et-Oise, et les concurrents « hors la loi » s'y rendent subrepticement de nuit, en passant par Versailles et Choisy-le-Roi !

Le tour est joué. L'irréductible Bochet est impuissant au delà des limites du département de la Seine, et tous les coureurs, dès sept heures du matin, le lundi, se retrouvent à la lisière d'une circonscription administra-

tive plus hospitalière. Mais voici que l'on s'aperçoit que les dépôts d'essence sont restés à la Fourche de Champigny ! Comment faire pour les apporter au départ ?

A. Bollée fils se dévoue, il franchit la redoutable frontière, et, pour plus de sécurité, pénètre sur le territoire ennemi... en charrette trainée par des chevaux. L'essence, par ses soins, est transportée à Villiers, les concurrents peuvent enfin se faire donner le départ.

En suivant l'épreuve

Un train spécial avait été organisé, d'accord avec la Compagnie du Nord, par les soins de l'Automobile-Club.

Il arriva bon premier à Ardenne, accompagné d'une légère pluie fine, et le contrôle où se rendaient les voyageurs ne comportait point l'animation des fins d'étapes habituelles.

Une simple banderolle disposée en travers de la route indiquait la ligne d'arrivée. Personne dans le voisinage, si ce n'étaient quelques gendarmes dont la caserne se trouvait à proximité et les habitants d'une ferme qui avaient mis leurs salles à la disposition des contrôleurs chronométrateurs Willemet et Gaudichard, lesquels se morfondaient dans l'attente des concurrents.

Le cadre sévère de ce triste paysage incita Pierre Giffard à formuler dans son journal d'amères réflexions.

On se félicite, dit-il, en faisant cette réserve qu'après cette course-là l'Automobile-Club pourrait laisser pendant quelque temps l'organisation des randonnées de ce genre à l'initiative privée... et aux constructeurs le temps de souffler, de se reprendre, de bénéficier de la force acquise, et de construire enfin des voitures.

Ce n'est pas l'avis du comte de Dion, optimiste en dépit de tout, et qui déclarera un peu plus tard, au retour de la randonnée :

Une course vaut mieux pour nous que douze mois de travail à l'atelier et au bureau de dessin.

La seconde journée présente un vif intérêt ; le drame et la comédie alternent agréablement.

Tout d'abord les voyageurs du train spécial, dont la voie longe la route, peuvent juger des péripéties survenant aux concurrents.

On dépasse Osmont en panne agitant son mouchoir avec tristesse, tandis qu'il se demande pour quelles mystérieuses raisons son moteur ne fonctionne plus.

A Liège, le baron de Zuylen, ayant renoncé à continuer en touriste l'épreuve, monte dans le train spécial, et les journaux belges que se procurent les voyageurs rapportent de sommaires mais terrifiantes nouvelles : accidents, incendies, noyades..... Tout compte fait, il ne s'agit que de la voiture de Balvay, qui a pris feu, et de l'amusante mésaventure de Kœchlin, dont on eut le fin mot dans les circonstances suivantes :

Aux environs de Maëstricht, les voyageurs du train spécial, qui s'était arrêté dans une petite station, voient venir à eux le grand et fort M. Isaac Kœchlin, vêtu d'un costume étrange et de dimensions telles qu'il semblait avoir été fait pour lui lorsqu'il avait onze ans.

M. Armand Peugeot se précipite vers lui, avec d'autant plus d'anxiété, que M. Isaac Kœchlin conduisait une de ses voitures.

— Que vous est-il arrivé ?

— Ma foi, répond M. Kœchlin, par suite d'une mauvaise embardée, la voiture et moi

sommes descendus dans les fossés du château de Washartel, près de Meerssen, qui longent la route... La voiture doit y être encore ! En ce qui me concerne, j'en suis sorti comme vous voyez, mais étant trempé j'ai dû troquer mes vêtements contre ceux d'un jeune garçonnet, les seuls disponibles dans le pays. Voilà l'explication de mon « complet » trop court !



A LA FRONTIÈRE BELGE

Tel fut le « terrible accident mortel de Maëstricht », sur lequel s'étendirent longuement les chroniqueurs autophobes.

Peu après, la foule, nombreuse cette fois, au contrôle de Nimègue, applaudissait à l'arrivée triomphale d'Étienne Giraud (Gaudry), menant avec dextérité son torpilleur vert et blanc tout maculé de boue, suivi de

près par Girardot et Clément qui alternaient à la direction de leur voiture, ceux-ci paralysés de froid, le visage bleui par le vent qui soufflait en tempête !

Entre Nimègue et Amsterdam, M. Lely, ministre du Waterstaat, — nos travaux publics, — avait eu l'extrême complaisance de faire plaquer la route d'affiches blanches barrées d'une triple ligne tricolore, annonçant la venue des chauffeurs et recommandant aux populations de leur laisser la route libre.

Aux fenêtres des élégantes villas d'Utrecht et de l'Amstel, se déployaient des drapeaux multicolores et des banderolles où se lisait cette inscription : « Vive la France ! »

Sur le bac traversant le Waal, où s'entassaient huit à dix voitures par



LES PONTS EN HOLLANDE

voyage, le public demeurait intéressé par les coureurs profitant de l'arrêt imposé à leurs moteurs pour en vérifier les organes, voire même pour en roder les soupapes.

... Et tous ceux qui avaient encore présents à la mémoire — ils étaient



LES PONTS EN HOLLANDE

nombreux — les vexatoires incidents du départ de Paris, apprécièrent d'autant mieux le cordial accueil des populations de la poétique Néerlande!

L'accueil à Amsterdam

A proximité de l'Amstel-Hôtel, dans le plus beau quartier d'Amsterdam, était aménagée l'Exposition, et jusqu'à l'heure ultime de leur départ, les véhicules automobiles français furent l'objet des plus vives curiosités, les concurrents, des protestations les plus sympathiques.

La veille du retour, un dîner intime, organisé par M. Schmitz, président du Comité néerlandais, fut offert à quelques membres de l'Automobile-Club, et le baron de Zuylen eut la délicate idée, à cette occasion, d'adresser au nom des organisateurs et coureurs de Paris-Amsterdam un message de

respectueux remerciements à Sa Majesté la Reine, ce qui valut au Président de l'Automobile-Club de France, la réponse suivante de la gracieuse souveraine :

Sa Majesté me charge de vous transmettre ainsi qu'aux membres de l'Automobile-Club de France réunis à Amsterdam, les remerciements sincères de la Reine Régente pour les hommages offerts à Sa Majesté.

VAN DEN POLL,
Aide de Camp.

Le retour

Le lendemain, on s'arrachait aux délices de la Venise du Nord pour se mesurer de nouveau avec le réalisme de la route, qui allait s'achever par un point noir inquiétant, grossissant à mesure qu'on approcherait du but.

L'impitoyable M. Bochet n'avait point désarmé, et le comte de La Valette, ayant appris par une indiscretion que l'inspecteur de la préfecture se proposait de sévir durement contre les chauffeurs dès qu'ils franchiraient les frontières de son domaine, heureusement restreint aux limites du département de la Seine, télégraphiait aux concurrents une modification de l'itinéraire déviant de Melun sur Corbeil, Lonsjumeau, Igny, Jouy la vallée de la Bièvre et Versailles, qui serait dès lors le but d'arrivée.

Pendant la fête magnifique qui fut donnée à Verdun — patrie de Michaux, l'inventeur de la pédale, et de Cugnot, le premier constructeur d'automobiles — par le docteur Lespine, président du contrôle, en l'honneur des chauffeurs, les concurrents eurent connaissance de la décision prise par l'Automobile-Club.

Il va sans dire que l'on conspu généreusement Bochet, puis s'étant ensuite concertés et désirant ne pas s'aventurer sur un itinéraire qu'ils ignoraient, les coureurs réunis rédigèrent et expédièrent une dépêche, aux termes de laquelle ils demandaient l'arrêt de la course à Montgeron, s'engageant à finir le parcours jusqu'à Versailles, mais en touristes.

Le retour s'effectua sans incidents fâcheux, si ce n'est pour la voiture n° 31 (Amédée Bollée fils), qui se brisa contre une grille à Nimègue, sans heureusement occasionner d'accidents de personnes.

L'arrivée

... Et ce fut par un temps exécrable que les concurrents arrivèrent au terme de leur superbe randonnée.

A Montgeron, tandis qu'il pleut désespérément, un peu après une heure,

un remous se produit dans la foule, et les commissaires à l'arrivée agitent frénétiquement leurs drapeaux rouges.

Les deux gardes champêtres qui représentent l'autorité et manœuvrent sous les ordres directs du maire, le marquis de Lagrange, font ranger les spectateurs...

Un point noir apparaît à l'horizon, on lit à l'avant du véhicule le numéro... Un... c'est Charron, les traits tirés, le corps brisé, mais alerte pourtant, qui passe la ligne d'arrivée à 4 h. 15 m. 8 s., premier, bien que roulant depuis Melun avec un pneu crevé à demi sorti de la jante.

Successivement, arrivent, aussitôt après, Loysel, de Knyff, Giraud (Gaudry), Gilles Hourgières, Girardot et Clément, ce dernier accroupi sur le marchepied, dans une posture qui permet difficilement de reconnaître le grand industriel.

Les concurrents sont saturés de route, et c'est à grand'peine qu'on obtient d'eux qu'ils aillent à Versailles où les attendent toute une foule sympathique, des arcs de triomphe, des fleurs, etc...

Ils finissent cependant par consentir, et se mettent courageusement en marche pour accomplir cette étape finale.

Cependant, à Versailles, on est dans l'indécision la plus absolue. Les nouvelles abondent et se succèdent, se démentant les unes les autres.

On enlève les arcs de triomphe, on les remet, on les démolit à nouveau... Entre temps on s'amuse des moindres incidents; vient à passer une charrette anglaise attelée d'un bourricot, et la foule d'entonner en chœur :

« Ane, mon bon âne, ne vois-tu rien venir. »

...Enfin ce sont eux ! Charron, Girardot, Giraud, que réconfortent un peu d'enthousiastes ovations !!!

Paris-Amsterdam s'achevait à la gloire de Panhard-Levassor et de Michelin, à la confusion de l'ingénieur Bochet!

Deux jours après, les touristes arrivaient sans encombre à l'ultime étape, à Villiers, où les saluait un soleil splendide qui aurait bien dû se montrer quarante-huit heures auparavant.



L'ARRIVÉE

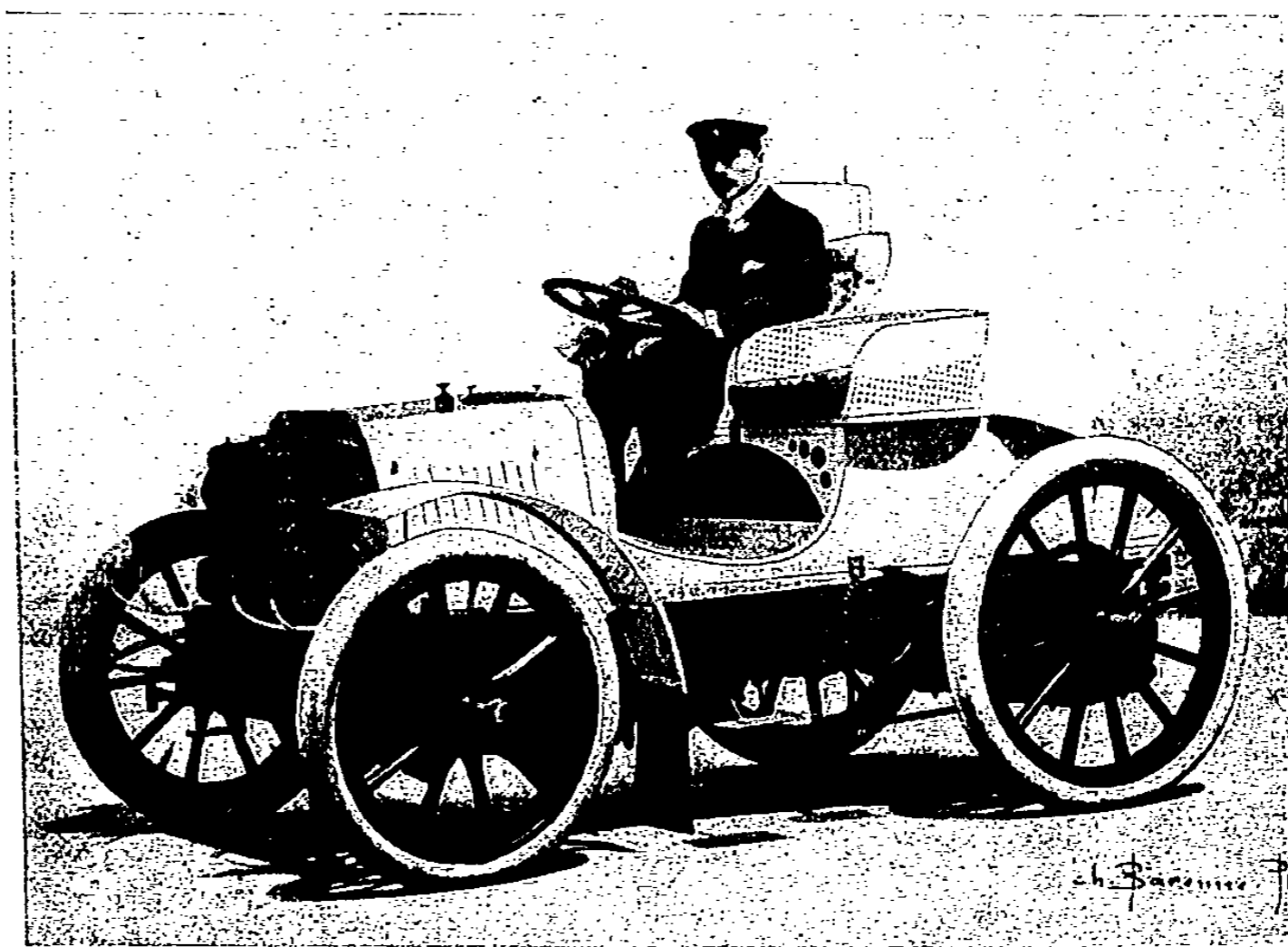
Le classement

Le classement, défalcation faite des temps et des distances dans les parties neutralisées de l'itinéraire, fut dans la suite établi par l'Automobile-Club et donna les résultats suivants :

VITESSE

Classe A. — Voitures à deux places.

1. Charron (Panhard-Levassor, pneus Michelin), 32 h. 44 m. 34 s. (moyenne 44 km. 4).
- 2. Girardot (Panhard-Levassor, pneus Michelin), 33 h. 25 m. 19 s. (moyenne 42 km. 6).



F. CHARRON, GAGNANT DE PARIS-AMSTERDAM

(PANHARD-LEVASSOR, PNEUS MICHELIN)

(Motor Review)

- 3. Giraud (A. Bollée fils, pneus Michelin), 34 h. 8 m. 58 s. (moyenne 42 km.). —
4. De Knyff (Panhard-Levassor, pneus Michelin), 34 h. 58 m. 50 s. (moyenne 41 km. 4).
- 5. Loysel (A. Bollée fils, pneus Michelin), 35 h. 19 m. 9 s. (moyenne 40 km. 6).
- 6. Adam (Panhard-Michelin). — 7. Doriot (Peugeot-Michelin). — 8. Krauetler (Peugeot-Michelin). — 9. Levegh (Mors-Michelin). — 10. Antony (Peugeot-Michelin). — 11. Chesnay (Mors-Michelin). — 12. Gilles Hourgières (Panhard-Michelin). — 13. Heath (Panhard-Michelin). — 14. Docteur Pascal (Mors-Michelin). — 15. Védrine (Georges Richard-Michelin).

Classe B. — Tricycles.

1. Marcellin (Phébus-Michelin), 39 h. 36 m. 37 s. (moyenne 36 km. 3). — 2. Osmont

(de Dion-Bouton-Michelin). — 3. Corre (de Dion-Bouton-Michelin). — 4. Teste (de Dion-Bouton-Michelin). — 5. G. de Méaulne (de Dion-Bouton-Michelin).

Classe C. — Voitures et voiturettes.

1. Corbière, 50 h. 14 m, 36 s. (moyenne 28 km. 6). — 2. Léon.

Le luxe et l'industrie. — Liverpool Trials

Les amateurs de vitesse étaient insatiables, et, il faut bien le dire aussi, le public qu'intéressait prodigieusement ces sortes d'épreuves.

Sitôt Paris-Amsterdam achevé, on apprit l'organisation de courses plus ou moins importantes aux quatre coins du monde ! Turin donnait le branle en Italie ; la Belgique avait déjà manifesté ses tendances en faisant disputer Bruxelles-Spa ; la paisible Suisse était entraînée dans un concours d'automobiles Genève-Meillerie-Genève et le télégraphe apporta même les résultats d'une course de tricycles disputée entre Tsarkoié-Selo et Strelna... en Russie !

Tout cela, sans compter les nombreuses épreuves organisées en France par les clubs régionaux, courses — à l'exception de quelques-unes — sans grand intérêt, et, croyons-nous, peu respectueuses de la réglementation générale établie par l'Automobile-Club.

Tenue en laisse par une législation rigoureuse, l'Angleterre seule ne s'adonnait pas à la vitesse. Le véhicule de transports en commun ou destiné aux transits industriels, préoccupait d'ailleurs plus particulièrement cette nation pondérée et pratique, qui ne croyait pas à l'avenir de l'automobile en tant qu'objet de luxe ou même de pur tourisme.

La Self Propelled Traffic Association avait organisé en mai son deuxième concours de poids lourds à Liverpool.

Il n'apprit pas grand'chose ; toutefois, on put constater l'insuffisance des roues. M. A. Michelin, délégué par l'A. C. F. à Liverpool, estima que les mécanismes étaient suffisamment résistants, mais que les roues, faites en fonte d'acier, fondues d'une seule pièce ou composées de cornières assemblées, avaient démontré une fois de plus que là était la pierre d'achoppement des poids lourds !

Les Anglais déplorèrent vivement l'absence des concurrents français. C'est que ceux-ci avaient à se préoccuper de leur propre concours qui allait se disputer en octobre, comme l'année précédente, sur le même itinéraire. Nous y arrivons :

Le deuxième concours de poids lourds à Versailles

Le premier concours de Versailles, indépendamment de ses enseignements, avait eu pour résultat pratique de faire admettre par la commission du budget le principe de subventions à accorder par l'État aux entreprises de transports de voyageurs et de marchandises.



M. FORESTIER
PRÉSIDENT DE LA COMMISSION TECHNIQUE DE L'A. C. F.

Cet adjuvant était opportun pour stimuler les constructeurs, plus séduits par la voiture de vitesse que par le véhicule industriel. Néanmoins, il n'y eut dans le concours de 1898 que dix-neuf engins d'inscrits. On incrimina l'époque choisie ; octobre était une mauvaise date, disait-on. La vérité c'est que les fabricants s'intéressaient médiocrement aux poids lourds. Sur les dix-neuf véhicules engagés, onze partirent ; huit résistèrent aux épreuves ; deux prêts trop tard, n'ayant

effectué qu'une seule fois les trois itinéraires, et un autre, à la suite d'un accident survenu le 11 octobre, durent abandonner.

La variété des éléments de fonctionnement fut intéressante à constater : alors que, en 1897, la vapeur et l'essence étaient seules représentées, l'année suivante, en 1898, on voit les chaudières chauffées au coke, au pétrole brut et aux huiles lourdes, en compétition avec l'essence et même l'électricité.

La participation de la voiture de livraison automobile aux épreuves de 1898, était aussi un attrait du concours.

Le public s'intéressa relativement assez à l'épreuve :

Un jour, deux dames, venues de Normandie pour visiter Paris... et Versailles, s'approchent de M. Forestier, le dévoué président du concours, et lui demandent si l'on peut prendre place dans un des véhicules.

- Certainement, Mesdames.
- Combien coûte la place ?
- Absolument rien.

Et les dames ravies, de promettre de revenir bientôt... avec beaucoup d'amis.

D'autre part, des ouvriers terrassiers auxquels une grève laisse des loisirs, s'intallent un matin au départ dans l'omnibus Roser-Mazurier, qui, dans la descente de Port-Royal, une des tringles de la direction s'étant faussée, manque de se précipiter avec tous ses passagers dans un ravin profond de 100 mètres.

Cet omnibus eut d'ailleurs la malchance, et, le surlendemain, il versait dans la côte de Ville-d'Avray, à la suite d'un dérapage. Le conducteur, M. Boyer-Guillon, eut la clavicule cassée; de retour chez lui, il télégraphia à Forestier « douleurs vives, mais moral excellent »

— Ce qui prouve, déclara alors, au reçu de la dépêche, le spirituel président, que l'on peut verser en automobile sans se faire trop de mal.

Par contre, la note gaie — ou tout au moins ingénieusement amusante — fut fournie par un concurrent constructeur de véhicules électriques qui, ayant prévu les sujétions spéciales que son ravitaillement en énergie allait lui imposer, avait pris la liberté de constituer son chargement (1 250 kilogrammes) par une batterie de rechange... lest comme un autre, sans doute, mais qui ne résolvait évidemment pas le problème du ravitaillement électrique.

On n'en était d'ailleurs pas encore à demander aux accumulateurs un rendement minimum, et la commission avait même accepté avec plaisir — pour permettre en cours de route la recharge d'une voiture de livraison limitée à 750 kilogrammes de poids utile — l'offre bienveillante de M. le baron de Zuylen de mettre à sa disposition un électrogène automobile avec générateur Serpollet, engin intéressant et curieux, dont le moteur pouvait, soit actionner les roues du véhicule, soit la dynamo électrique.

L'épreuve de 1898 avait évidemment fait ressortir des progrès sur celle de 1897, mais l'automobile était encore trop rudimentaire pour pouvoir être utilement employée par les entrepreneurs de transports, de façon régulière et surtout lucrative.

Courses de côtes. — Chanteloup

Les chauffeurs sont, au cours de l'année 1898, en butte à de véritables persécutions de la part d'une administration timorée, irrésolue, maladroite, qui fait, par son attitude, le plus grand tort à l'industrie automobile.

Les constructeurs n'en ont cure, cependant, et continuent leurs exploits qui se traduisent par la constante amélioration des engins de vitesse.

Dès le 3 juin, sous prétexte d'un championnat de chauffeuses qui ne réunit point de concurrentes, la direction avisée du vélodrome du Parc-des-Princes avait su corser son programme d'une course de chauffeurs sur piste à l'issue de laquelle la victoire était revenue à Marcellin.



COMTE DE CHASSELOUP-LAUBAT

(*La France automobile*)

Le champion de la marque Phébus, tricycle muni du moteur à ailettes ondulées Aster, fit cette saison une concurrence acharnée aux engins de Dion-Bouton. Les matches Osmont-Marcellin ne se comptent pas!

Toutefois, les novateurs hésitant de plus en plus à entreprendre de grandes épreuves sur route, imaginent la course de côte, et l'honneur de la première manifestation de ce genre revint au journal *la Lanterne*, qui organisa « le kilomètre », sur la rampe de Saint-Cloud, certain dimanche de septembre, course à

laquelle prirent part dix-huit concurrents.

M. Paul Meyan, sous prétexte de concours d'hiver, perfectionna ce genre d'épreuve en instituant pour le 27 novembre une véritable et rationnelle épreuve en côte dans la rampe de Chanteloup, sur la distance exacte de 1 820 mètres.

Il s'agissait, paraît-il, de secouer la torpeur (?) des chauffeurs en hiver, et de fournir à ceux d'entre eux « qui ne désarment pas, l'occasion de se réunir, de se revoir, de se conter leurs prouesses de l'été... »

A la vérité, l'on n'eut guère le temps de se conter les prouesses passées... car on en fit d'autres.

Le départ de Chanteloup fut donné, *arrêté*, au passage à niveau du chemin de fer d'Argenteuil, la route à cet endroit présentant une inclinaison de 2 p. 100, tandis que la pente en montant finissait par atteindre 10 p. 100.

Une pluie désagréable affecte les concurrents, mais ne les empêche pas, pour gagner du poids, de réduire au plus strict minimum les accessoires de la voiture et même leurs vêtements.

Le siège d'une Bollée consiste en une simple selle de bicyclette; Charron débarrasse sa voiture des coussins qui l'alourdissent, un loustic lui crie même : « Enlève donc aussi tes bottes ! »

Jenatzy gagne la course au désespoir du comte de Chasseloup-Laubat, champion comme lui de l'électricité, mais qui tente en vain l'épreuve, sa chaîne ayant chaque fois sauté des pignons !

Records. — Le kilomètre à Achères

On ne pouvait s'arrêter en si beau chemin, et Paul Meyan, baptisé, peut-être à juste raison, l'apôtre de la vitesse, organisait, pour le 18 décembre, la course du kilomètre arrêté et lancé, dans le parc fermé d'Achères.

L'électricité triomphait encore du pétrole. Le comte de Chasseloup-Laubat accomplissait le meilleur temps : 1 m. 12 s. $\frac{3}{5}$ pour le kilomètre arrêté ; 57 secondes pour le kilomètre lancé ; mais son adversaire Jenatzy n'était pas là !

Jenatzy le déplora tout le premier et écrivit, dès le lendemain, à Meyan : « Ce qui est différé n'est pas perdu ! »

L'opinion publique et les « chauffards »

Entre temps, le public grogne, et la presse politique, indécise sur l'attitude à prendre vis-à-vis de sa clientèle pour ne point la froisser, sous prétexte de gronder doucement les uns et de calmer les autres, jette de l'huile sur le feu. Les contraventions pleuvent et l'arbitraire règne en maître.

Le 6 juin 1896, le *Journal* publiait la fameuse lettre ouverte de M. Hugues Le Roux, adressée au préfet de police. Elle était ainsi conçue :

Paris, le 6 juin 1898.

Monsieur le Préfet de police,

Hier soir à six heures, auprès de la rue de Courcelles, j'ai failli être écrasé, avec ma femme et mes enfants, par un monsieur monté dans une automobile lancée à la vitesse d'une locomotive.

Il était, bien entendu, impossible à rattraper. L'agent à qui je me suis adressé — en lui demandant si ce monsieur habitait le quartier, et si nous avions chance de le retrouver, m'a répondu : « Hélas, Monsieur, nous sommes désarmés devant ces gens-là. Ils savent qu'ils échapperont par la fuite... »

Monsieur le Préfet de police, ce n'est pas dans six mois, c'est demain, que vous devez obliger ces écraseurs de porter en évidence le numéro qui permettra de les retrouver après leur fuite.

En attendant, je suis au nombre de ceux qui considèrent que la sécurité n'existe pas dans les rues de Paris. Et puisque vos agents se déclarent désarmés, j'ai l'honneur de vous avertir qu'à partir d'aujourd'hui, je me promène avec un revolver dans ma poche et que je tirerai sur le premier chien enragé qui, monté sur une automobile ou sur un tricycle à pétrole, s'enfuira après avoir risqué d'écraser les miens ou moi.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet de Police, l'expression de mes sentiments distingués.

Hugues LE ROUX.

A la vérité, l'effet produit par le pamphlet du célèbre écrivain ne fut pas aussi mauvais qu'on pourrait le croire.

On commenta, dans la presse, ces propos, posément, courtoisement, par hasard. La note juste fut donnée par la *Revue de Paris*, qui imprima ceci quelques jours après .

Le succès de l'Exposition de l'automobile est arrivé fort à propos pour apporter une diversion aux polémiques fâcheuses que de récents incidents avaient soulevées.

Depuis quelques mois, il se fait une campagne terrible contre les automobilistes, les chauffeurs, les *chauffards*, comme on les appelle.

... Comme toujours il y a eu des paroles excessives prononcées de part et d'autre. Mais il est un fait certain, c'est que les chauffeurs vont trop vite à Paris, que leur passage effraye les chevaux et que la police se reconnaît jusqu'ici inhabile à empêcher ces inconvenients.

Au surplus, l'exagération de M. Hugues Le Roux provoqua une réaction, et le signataire, lui-même, fit amende honorable.

En réalité, M. Hugues Le Roux n'avait couru aucun danger. Simple-ment la trompe d'un lourd camion, gravissant péniblement la rue de Courcelles, l'avait désagréablement troublé dans la lecture de son journal !

La trompe !

Déjà elle provoquait des polémiques, et le spirituel Francisque Sarcey

ne dédaigna point de lui consacrer un de ses « Fagots » du *Temps*, pour demander sa suppression, il est vrai.

Otons la trompe au chauffeur, il ne se lancera plus en avant que si la voie est libre ; s'il aperçoit des voitures ou des piétons, *il fera ce que font les cochers de maître*, alors qu'ils marchent à toute vitesse, il ralentira son allure.

... Quand un villageois débarque à Paris, il ne sait comment se garer des voitures ; les Parisiens éprouvent le même désarroi d'esprit devant les automobiles. L'habitude arrangera les choses... Tout cela se tassera, comme disent les bonnes gens.

Les nouvelles taxes. — Majoration de l'impôt

Tandis que l'administration policière, multipliant ses vexations, faisait de son mieux pour dégoûter le public de s'adonner au sport de l'automobile, l'État songeait à élever le montant des taxes perçues par le fisc sur les véhicules mécaniques en circulation.

La Belgique, soucieuse des progrès de son industrie, se contentait d'appliquer aux automobiles la taxe ordinaire des voitures de luxe. Le Parlement français, dans son inconsciente indifférence, n'hésita point à voter une loi d'exception au désavantage de l'automobilisme, et il fallut la sagace intervention de M. Krantz, rapporteur de la taxe à la commission du budget pour que cet impôt n'eût point d'effet rétroactif¹.

Toutefois, les voitures automobiles devinrent passibles de la contribution nouvelle au lendemain de la promulgation de la loi du 13 avril 1898.

D'autre part, tandis qu'elle dégrevait les bicyclettes, la Chambre décidait d'appliquer aux motocycles le tarif maximum, soit 6 francs pour une place, 12 francs pour deux et 18 francs pour trois, puis leur imposait, en outre, à partir du 1^{er} juillet, l'obligation de porter en évidence une plaque de contrôle.

Et le grand règlement général de la circulation ?

Pendant ce temps, le grand règlement général sur la circulation s'élaborait lentement, au sein de la Commission nommée à cet effet.

1. Les taxes automobiles en 1898 :

	2 places.	Plus de 2 places.
Tarif de Paris.	60 fr.	110 fr.
Commune de plus de 40 000 habitants.	50	90
— de 20 000 à 40 000 —	40	75
— de 10 000 à 20 000 —	30	60
Au-dessous de 10 000 habitants.	25	50

Grâce à l'intervention courtoise et compétente du comte de Chasseloup-Laubat, délégué par l'Automobile-Club, et sur les conclusions conformes de M. Michel Lévy, on obtient tout d'abord que la vitesse maxima autorisée serait portée de 15 à 20 kilomètres.

En attendant, la préfecture, qui a la main lourde, fait pleuvoir lourdement contraventions et procès-verbaux.

Pourtant, M. Blanc, préfet de police, n'est pas un homme irréductible. Un chauffeur belge venu à Paris et gratifié, dès la porte Maillot, d'un procès-verbal pour défaut de « permis » étant allé se plaindre à lui, M. Blanc raya la contravention, chargeant même l'étranger de lui fournir une solution qui satisfait la loi française et les chauffeurs internationaux.

Mais il faut reconnaître que la demi-douzaine de fous qui brûlaient le pavé de Paris à toute allure avaient exaspéré la population et mis à son diapason les subordonnés du préfet. On soupira après le règlement. Que devenait-il ce règlement? Il errait dans les bureaux. Passé du Conseil d'État au ministère des travaux publics, les fonctionnaires du boulevard Saint-Germain l'avaient remanié avant de s'adresser à leurs collègues de l'intérieur. Ceux-ci, en possession du document, s'empressèrent — c'est une façon de parler — d'y apporter à leur tour des modifications.

Le plus simple eût été de ne rien régler du tout et de laisser à chacun la responsabilité de ses actes, comme l'écrivait d'ailleurs fort justement Sir David Salomons, préconisant le régime anglais.

C'était la solution rationnelle à adopter.

L'inspecteur des automobiles

On y répondit en imaginant de créer une nouvelle fonction : celle d'inspecteur d'automobiles. Ce personnage devait être le collaborateur de MM. Walckenaer et Bochet.

L'épreuve eut lieu le 3 septembre à la préfecture de police : après un rapport écrit sur le thème suivant :

Accident d'automobile; donner la cause de l'accident, le détail des dégâts survenus au moteur, le moyen de les réparer.

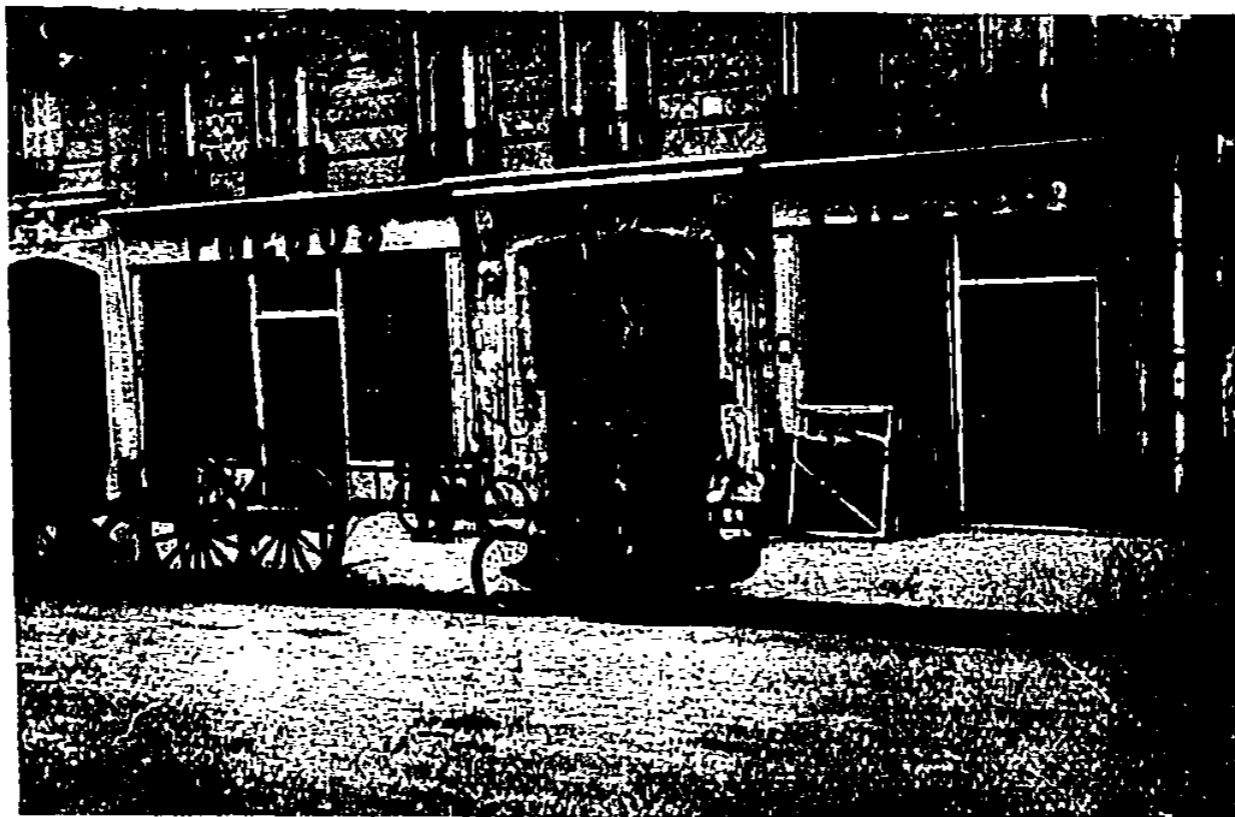
On fit passer aux postulants un examen pratique sur de vieilles voitures, dont l'une resta même en panne au milieu de la cour de la préfecture.

Des six candidats admissibles, M. Hommen fut choisi. M. Hommen,

ancien élève de l'École de physique et de chimie, licencié ès-sciences, sut, grâce à son tact et à sa courtoisie, se faire, des automobilistes, des amis. Il eut avec eux tous des rapports cordiaux, et l'on peut se féliciter de l'heureux choix fait en sa personne par la commission de l'examen.

Quelques chiffres. — L'essor continue

Malgré les vexations, les gens très perspicaces se rendaient compte de l'avenir et savaient gré à la course de vitesse, qui avait fait ce double miracle, de perfectionner les véhicules et d'attirer aux constructeurs la clientèle. En effet, la faiblesse des moteurs et le poids des châssis concourant à empêcher les voitures de gravir certaines rampes, partant désillusionnant l'acheteur, avaient été utilement corrigés.



L'AVENUE DE LA GRANDE ARMÉE EN 1898

(La France automobile)

En 1894, la puissance moyenne des véhicules n'excédait pas 3 ch. 3/4. Leur vitesse était de 24 kilomètres.

Nous trouvons, en 1895, 4 chevaux et nous atteignons 24 km. 200 lors de Paris-Bordeaux. 6 chevaux, la force moyenne des voitures de Paris-Marseille, permettent de réaliser du 25 sur 1 700 kilomètres.

Un bond en 1898. Dans Paris-Amsterdam, on arrive à 12 chevaux; on fait 44 km. 700.

L'année suivante enregistrera encore de meilleurs résultats.

— La course de vitesse pure est vide de conséquences pratiques

assurent les uns. Envoyons-les donc, au lendemain de Paris-Amsterdam, par exemple, demander confirmation de cet aphorisme à Panhard-Levasor, qui ont enregistré 1 200 000 francs d'ordres rien qu'en voitures de 8 chevaux, du modèle quatre-cylindres, qui se révéla dans l'épreuve; à la

maison de Dietrich, concessionnaire des brevets Amédée Bollée fils, qui a plus de quatre-vingts voitures du type de la course à livrer.

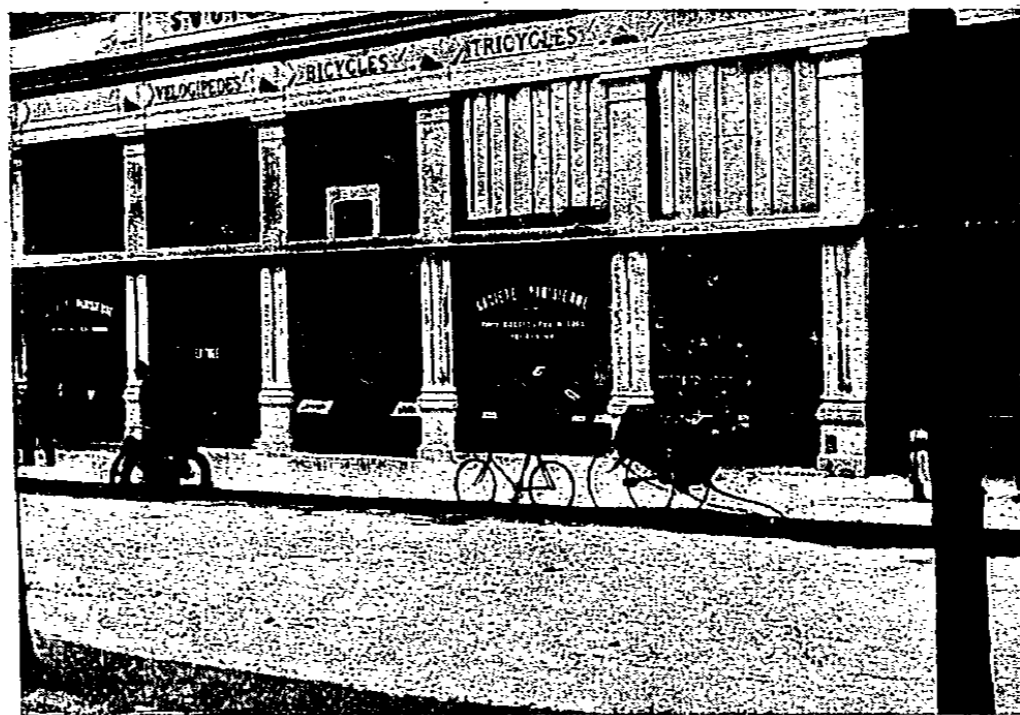
Que pensent les économistes d'une industrie qui dans son année exporte pour 1 749 350 francs de marchandises : en Angleterre (569 070), en Belgique (201 710), en Italie (103 730), en Algérie (481 170), dans ses colonies (110 430) et autres pays (283 240).

Depuis 1897 seulement, le *Bulletin officiel du commerce général de*

France consacrait une rubrique spéciale à l'exportation des voitures à moteur. Le chiffre afférent à cette année était alors de 623 690 francs.

Peut-on soupçonner que huit ans après il excédera cent millions!

La bicyclette avait donné la vie au quartier de la Porte-Maillet.



L'AVENUE DE LA GRANDE ARMÉE EN 1898

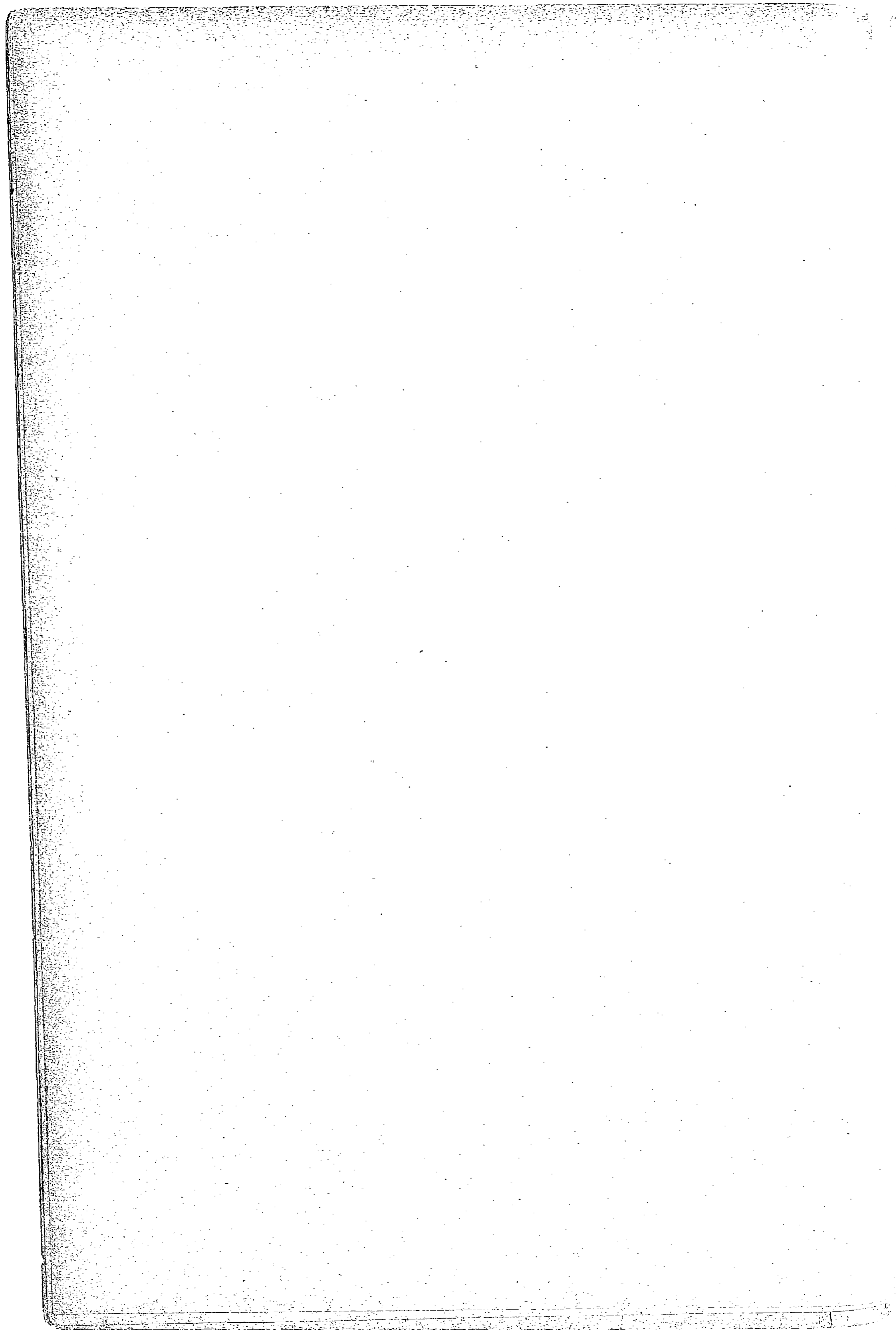
(*La France automobile*)

Or, on vit les boutiques de vélocipèdes agrandir leurs entrées pour livrer passage aux voitures automobiles; le personnel ouvrier, commercial, évolua selon l'orientation nouvelle, et les Charron, les Farman, après avoir été réfractaires au motocycle, à la voiture, engins considérés par eux comme essentiellement antisportifs, s'étaient laissés gagner à leur cause. D'autre part, la morne banlieue ouest, Levallois-Perret, Neuilly, Courbevoie, Puteaux, Suresnes, s'éveillait au son du marteau forgeant le fer des charpentes destinées à supporter les vastes toitures d'ateliers dans lesquels allaient ronfler les machines et se confectionner les engins automobiles.

Dès lors, les commandes affluèrent, et c'est ainsi que la population ouvrière de la banlieue parisienne où s'élevaient les usines trouva dans cet essor imprévu, un emploi lucratif de son activité. Déjà, d'ailleurs, la métallurgie, les hauts fourneaux du Nord et du Centre plongés dans le marasme éprouvaient les bienfaits de la renaissance industrielle, et bien

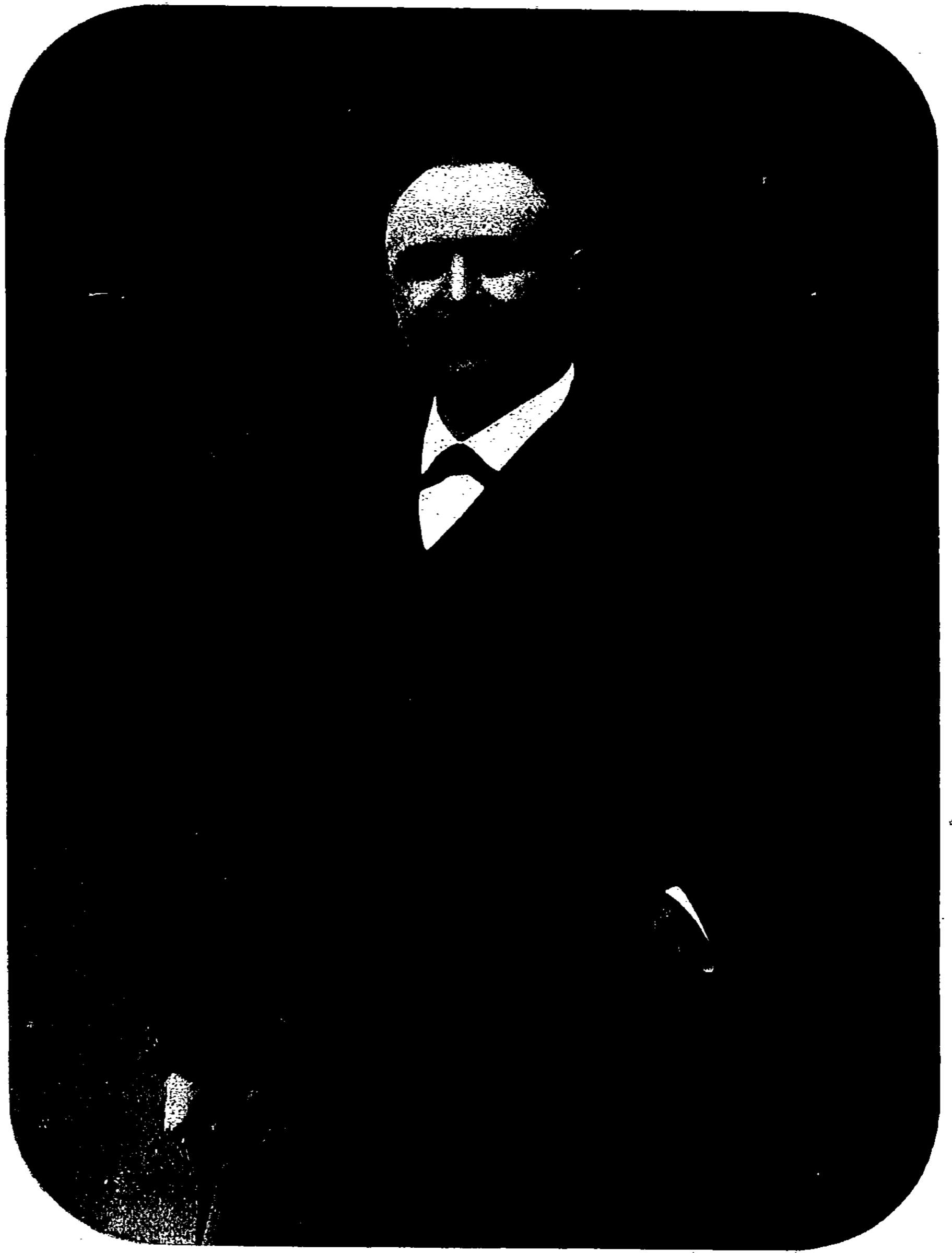
des crises sociales furent peut-être, à cette époque, évitées grâce à l'automobilisme.

M. Hugues Le Roux n'y songeait sans doute point lorsqu'il sortit son revolver. Il est vrai que ce geste... était une façon de parler!... et que, somme toute, l'éminent écrivain n'avait pas eu très tort de se plaindre des « chauffards » !



HISTOIRE DE L'AUTOMOBILE

G. RIVES



CHAPITRE XVIII

Le Tour de France (1899)

La vitesse en 1899. — Les épreuves sportives sur la côte d'Azur. — Le kilomètre à Achères. — Rôle joué par le pneumatique, depuis trois ans, dans l'augmentation des vitesses. — Paris-Bordeaux. — Le Tour de France. — Sa genèse. — Le départ. — Sur la route. — Incidents. — Le classement par catégories. — L'épilogue. — Nombreuses épreuves en fin de saison. — Les courses de côtes. — L'Automobile-Club à l'hôtel Pastoret. — L'œuvre de la Commission sportive. — La politique à l'Automobile-Club. — Et l'Exposition des Tuileries? — Une lettre... et ce qui s'ensuivra.

La vitesse en 1899

Ainsi donc, en cette ultime fin du siècle, l'attrayante impression de la vitesse déchaîne un flot de commandes auxquelles les constructeurs ne savent plus que répondre.

Et la course est indispensable au constructeur. Il faut gagner, tout au moins courir, pour avoir des clients.

C'est ainsi que, si des voitures de marque, ayant triomphé dans quelque épreuve récente, d'une valeur de 15 à 18 000 francs, sont disputées par les acquéreurs, aux prix de 40 à 50 000 francs, les modèles vieux d'un ou deux ans sont absolument méprisés :

Le véhicule de Lemaître, après les épreuves de la côte d'Azur, se vendra n'importe quelle somme; par contre, de toutes les voitures inscrites dans le « concours des voitures à vendre », organisé par la *France automobile*, aucune ne trouvera acquéreur, bien qu'offerte à des prix très abordables.

Courons donc!

Les épreuves sportives sur la côte d'Azur

Le Midi nous sollicite :

Nice, avec son Automobile-Club, qui prospère sous la présidence de

M. Jacques Gondoin, avec sa municipalité dans le mouvement, est la ville la mieux qualifiée pour entreprendre... et réussir.

Nous avons donc successivement l'épreuve d'endurance sur routes de montagnes (Nice-Castellane), avec, pour les touristes, Nice-Magagnose; la course de vitesse pure; le mille sur la promenade des Anglais; la course de côte: l'épreuve de la Turbie; manifestations corsées de l'attrait d'expositions et de concours d'élégance dont Monte-Carlo veut et obtient sa part.

Les épreuves se déroulent dans un site merveilleux, en présence d'une foule choisie. Car l'automobilisme est devenu un sport des plus élégants. Nous ne trouverons pas souvent, comme à la course du mille, des chronomètres, tels que le comte Biscaretti, le colonel Linsky, M. de Villamow; des duc Georges de Leuchtenberg, remplissant les fonctions de juge à l'arrivée, et nous verrons plus rarement encore, expulser des tribunes officielles pour défaut de « brassard », des personnalités telles que le prince Orloff, auquel pareille aventure advint au départ de Nice-Castellane.

L'enseignement des courses est, d'autre part, précieux :

Lemaître, sur Peugeot 17 chevaux, après avoir gagné Nice-Castellane, triomphe, dans la course du mille, de deux épreuves éliminatoires et de son dangereux adversaire Étienne Giraud, qu'il bat de 10 secondes environ, ayant couvert les 1 609 mètres en 1 m. 35 s. $\frac{3}{5}$.

Le lendemain, c'est encore lui qui gravit la Turbie en 24 m. 23 s., suivi de près par Giraud et cinq autres : Mouter, Loysel, Buisson, de Turckheim, Archdeacon, dont les temps sont meilleurs que ceux du gagnant de 1897, Michelin, dont le temps avait été 31 m. 50 s., beau record cependant, pour l'époque, mais combien abaissé dans l'espace d'une vingtaine de mois.

Le kilomètre à Achères

Nous voulons de la quintessence de vitesse¹.

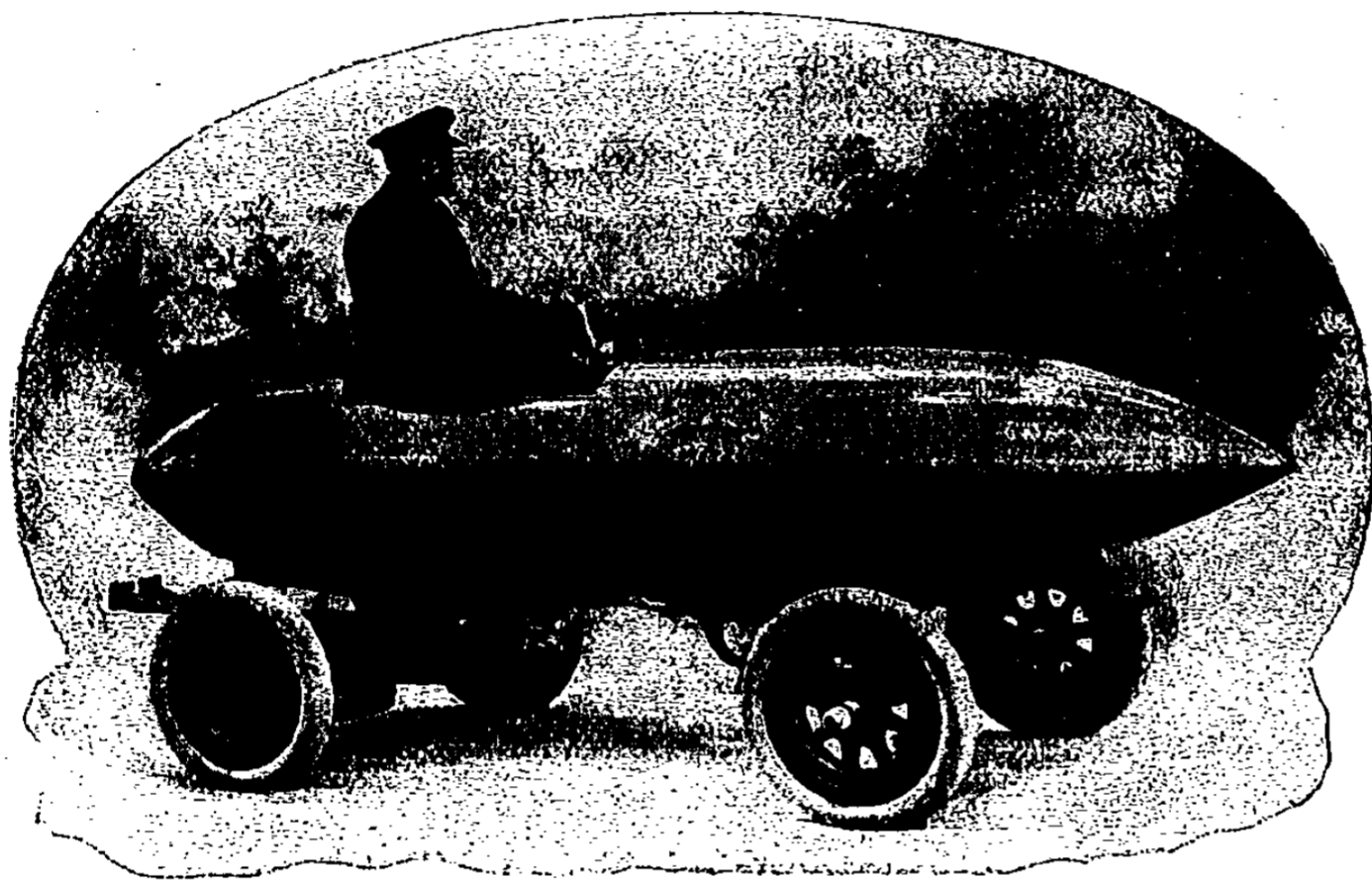
Jenatzy, qu'empêche de dormir le record établi par le comte de Chasseloup-Laubat, a — l'on s'en souvient — lancé un défi à l'éminent ingénieur :

1. 18 décembre 1898. — *Chasseloup-Laubat* : 1^{er} kilomètre (arrêté), 1 m. 12 s. $\frac{3}{5}$; 2^e kilomètre (lancé), 57 s.; temps total : 2 m. 9 s. $\frac{3}{5}$.

17 janvier 1899. — *Jenatzy* : 1^{er} kilomètre (arrêté), 1 m. 8 s.; 2^e kilomètre (lancé), 54 s.; temps

Le 17 janvier, Jenatzy se met en ligne au parc d'Achères, et bat les temps de Chasseloup-Laubat. Mais celui-ci prenait immédiatement après sa revanche, avec une électrique Jeantaud 36 chevaux et établissait le record du monde, à une allure moyenne de 70 kilomètres à l'heure ! Ce n'est pas fini : le 27 janvier, Jenatzy atteint le 80 de moyenne.

Croit-on que c'est tout ? Non, sans doute, car Jeantaud établit le « torpil-



LA JAMAIS CONTENTE

QUI FIT LE KILOMÈTRE LANCÉ EN 34 SECONDES, SUR PNEUS MICHELIN

leur » avec lequel Chasseloup-Laubat fait du 94 ; mais Jenatzy lui oppose le mois suivant, en avril 1899, sa *Jamais Contente*, sorte de boulet pointu peint en gris bleu, pesant 1 000 kilogrammes, muni de quatre petites roues posées sur des ressorts, qui donnent en vitesse un balancement des plus curieux. Et la *Jamais Contente* gagne 5 s. 3/5 sur le torpilleur Jeantaud, faisant le kilomètre lancé en 34 secondes, ce qui donne la formidable vitesse de 105 km. 800 à l'heure.

Plus tard, *le Vélo* achèvera la saison sportive par la première course de

total : 2 m. 2 s. — Chasseloup-Laubat : 1^{er} kilomètre (arrêté), 56 s. 2/5 ; 2^e kilomètre (lancé), 51 s. 1/5 ; temps total : 1 m. 47 s. 3/5.

27 janvier 1899. — Jenatzy : 1^{er} kilomètre (arrêté), 57 s. ; 2^e kilomètre (lancé), 44 s. 4/5 ; temps total : 1 m. 47 s. 3/5.

Mars 1899. — Chasseloup-Laubat : 1^{er} kilomètre (arrêté), 48 s. 3/5 ; 2^e kilomètre (lancé), 38 s. 4/5 ; temps total : 1 m. 27 s. 3/5.

29 avril 1899. — Jenatzy : 1^{er} kilomètre (arrêté), 47 s. 4/5 ; 2^e kilomètre (lancé), 34 s. ; temps total : 1 m. 21 s. 4/5.

côte de Gaillon, où Vallée établira le record des grosses voitures en 3 m. 3 s. 3/5.

Ces épreuves, nées d'une crise de « célérite » aiguë, selon le mot de mode à l'époque, sont d'un attrait purement théorique. Elles n'influenceront en rien l'avenir de la locomotion, si ce n'est, cependant, à un point de vue : le perfectionnement constant du bandage. N'est-il pas remarquable, en effet, que Michelin soit parvenu dès cette époque à fabriquer des pneumatiques suffisamment solides pour résister à ces vitesses qui excédaient 100 kilomètres à l'heure. Certes, à ces allures de bolides, les pneus étaient soumis à d'effroyables épreuves. On peut demeurer confondu, stupéfait, si l'on songe à ce qu'ils étaient en 1895, et à ce qu'ils sont devenus dès 1899.

Rôle joué par le pneumatique, depuis trois ans, dans l'augmentation des vitesses

Si les expériences d'Achères furent précieuses pour le constructeur d'appareils électriques, on arrive à croire que Michelin fit en y collaborant son profit des conséquences qu'il devait vraisemblablement en tirer, lui aussi.

A la vérité, le pneumatique, considéré à son début comme un accessoire dangereux et complexe de l'automobile, était devenu peu à peu l'adjuvant nécessaire à la bonne marche du véhicule. Il fut, à dater de cette époque, le « doping » indispensable de toute voiture de course, de tout véhicule de tourisme.

On le connaissait, on l'appréciait même avec ses insupportables défauts. Le temps était loin, de Paris-Bordeaux 1895 où Levassor demandait à Michelin ce qu'il mettait dans ses tubes, « du coton, du liège ou du foin ».

Ce à quoi Levassor ne croyait pas, ce que tout d'abord il appelait « folie », se réalisait cependant peu à peu, et seul peut-être eut alors, pendant la période de tous premiers essais, l'intuition de l'avenir réservé aux bandages gonflés d'air, M. Armand Peugeot qui, dès 1897, émerveillé de la douceur du roulement, s'écriait en caressant de la main un gros pneumatique : « Comme mon moteur va être bien là-dessus ! »

Paris-Bordeaux

La semaine de Nice, les « kilomètres » à Achères, les divers concours,

les nombreuses courses, épreuves de toute sorte imaginées et disputées sur les points les plus variés du pays, n'étaient cependant que des hors-d'œuvre très insuffisants pour le bel appétit des chauffeurs.

Une course d'endurance phénoménale allait s'organiser : le Tour de la France... tout simplement, auquel on allait donner pour prologue Paris-Bordeaux.

La course Paris-Bordeaux, l'année précédente, connue sous



CHARRON, GAGNANT DE PARIS-BORDEAUX (1899)
(PANHARD-LEVASSOR, PNEUS MICHELIN)

le nom de critérium des entraîneurs, avait été médiocrement réussie. L'épreuve de 1899 fut un succès.

Elle fut disputée en une seule étape, et l'itinéraire modifié, empruntant la route de Châteaudun au lieu de celle d'Étampes pour gagner Tours, fut également éloigné de Libourne, qui possédait un maire autophobe.

M. René de Knyff avait mis, l'année précédente, 15 h. 15 m. 31 s. pour faire le classique parcours. Son temps était battu cette fois de plus de trois heures et demie, puisque Charron parti de Suresnes à 3 h. 34 du matin coupait à Bordeaux la ligne d'arrivée à 3 h. 15 m. 20 s. de l'après-midi.

Comme à l'ordinaire, les premières places avaient été ardemment disputées par les habitués de la victoire, Lemaître, Charron, Leys, Giraud, de Knyff, Gilles Hourgières.

Malheureusement, Lemaître se trouvait arrêté dès le départ par un fâcheux accident. L'excellent conducteur suivait de près Gilles Hourgières, lorsque au passage à niveau de Saint-Cloud, qui se présente après une légère descente, Gilles Hourgières ayant ralenti, Lemaître dut bloquer ses freins pour ne pas tamponner son concurrent qui le précédait : cet arrêt brusque provoqua la chute du mécanicien de Lemaître, M. Flotte, qui se blessa grièvement.

Lemaître éliminé de ce chef, Giraud, Leys, Charron et Gilles Hourgières étaient les quatre chauffeurs qui passaient tour à tour en tête aux divers contrôles.

Giraud restait premier jusqu'à Chartres ; mais sitôt après Châteaudun, tandis qu'il marchait à la vitesse fantastique de 70 à l'heure, la voiture, déplacée par un dos d'âne imprévu, retombait à faux sur le sol, embardait et se renversait sur son conducteur !

Giraud se tira sain et sauf de cette dangereuse aventure. On le conduisit dans une charrette à âne à Saint-Amand, de Vendôme, où il reçut les soins éclairés du médecin local, qui ne constata que des contusions, ce qui permit plus tard au spirituel chauffeur de dire :

Je crois détenir le record de la *pelle*. Départ lancé, 70 à l'heure... et celui de la chance de pouvoir en parler ; j'espère en rester longtemps détenteur !

Pendant ce temps, Charron et de Knyff se suivaient à une minute d'intervalle entre Châteaudun et Ruffec. A la vérité, Gilles Hourgières les dépassait dans ces parages et s'assurait une avance qui lui permettait d'arriver à Angoulême premier, précédant ses concurrents de deux minutes, mais la panne fatale lui faisait perdre le bénéfice de cet effort, et, à Barbezieux, Charron prenait définitivement l'avantage, gagnait la course, non sans avoir en cours de route écrasé deux brebis pour lesquelles on lui réclama la modique somme de 60 francs !

D'autre part, les motocyclistes accomplissaient de belles performances : ils étaient quarante et un inscrits; la plupart partirent, s'ils n'arrivèrent pas tous, et Bardin, vieux routier rompu à toutes les finesses du métier, mena magistralement sa petite machine sans pannes jusqu'à 50 mètres du but,



BARDIN, GAGNANT DE PARIS-BORDEAUX (1899)

(TRI DE DION-BOUTON, PNEUS MICHELIN)

(*Motor Review*)

qu'il dut franchir en poussant son tricycle. Néanmoins, il était premier avec sept minutes d'avance, et cinquième du classement général¹.

La course Paris-Bordeaux se continua pour les amateurs par un concours d'élégance, puis, avec les coureurs cyclistes de la classique épreuve Bordeaux-Paris, repartaient les chauffeurs parisiens².

L'entraînement par automobiles devait, en effet, jouer un rôle prépon-

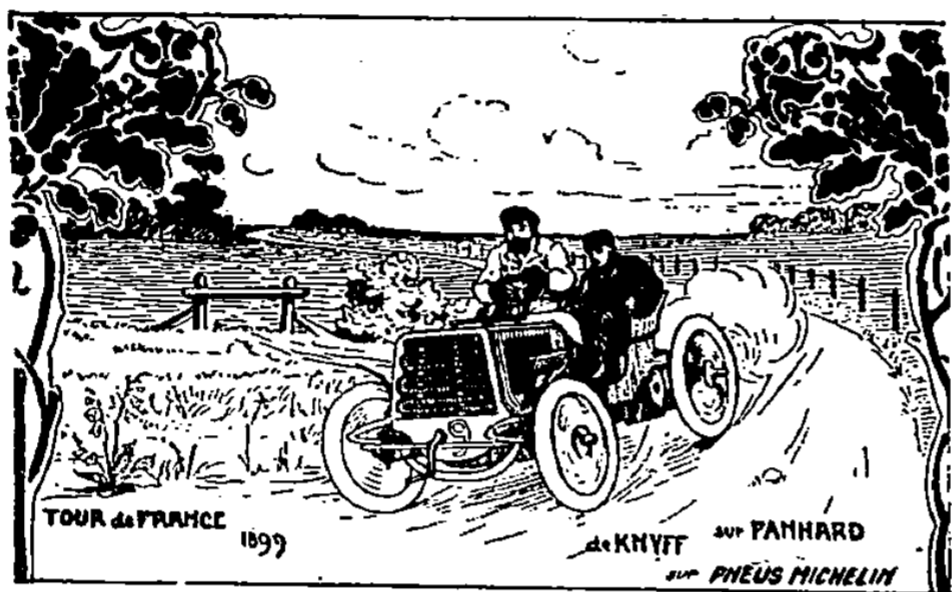
1. Classement de Paris-Bordeaux (565 kilomètres). — *Voitures* (toutes sur pneus Michelin) : 1. Charron (Panhard-Levassor), 11 h. 43 m. 20 s.; moyenne, 48 km. 199. — 2. R. de Knyff. — 3. Girardot. — 4. Archambault. — 5. Gilles Hourgières. — 6. Antony. — 7. Leys. — 8. Voigt. — 9. Maurice Farman. — 10. Broc. — 11. Gaëtan de Knyff. — 12. Huguet. — 13. Hénion. — 14. Leveghe. — 15. De Castelnau. — 16. Fougerat. — *Motocycles* (tous sur pneus Michelin) : 1. Bardin (de Dion-Bouton). — 2. Teste. — 3. De Méaulne. — 4. Vasseur. — 5. Degrais. — 6. Gasté. — 7. Gleizes. — 8. Tart. — 9. Degré. — 10. Rolland. — 11. Béconnais.

2. Les principaux concurrents cyclistes avaient pour entraîneurs : *Huret* : R. de Knyff, Archambault, Girardot, Leys, Hénion. — *Cordang* : Huguet, Antony, Broc, Kœchlin, de Castelnau, Barbereau. — *Fischer* : Charron, Leveghe, Voigt. — *Rivière* : Farman, Bolide, Wehrlé. — *Garin* : G. de Knyff, Ricard, Degrais.

dérant dans cette épreuve, où, pour la première, fois il remplaçait complètement l'entraînement cycliste.

Le Tour de France. — Sa genèse

Le 10 avril 1899, le journal *le Matin* annonçait, au cours d'un article de première page, de M. Paul Meyan, qu'il allait organiser, pour l'été à



venir, une grande épreuve automobile, endurance et vitesse qui se disputerait pendant huit jours, comportant un parcours de 2500 kilomètres, sur un vaste quadrilatère inscrit en France, et dont Paris serait naturellement un des angles.

L'Automobile-Club conservait la haute direction de l'épreuve, la Commission sportive était chargée d'élaborer le règlement et de déléguer un jury ayant pour mission de donner les départs, de juger les arrivées et d'homologuer les résultats.

Un long règlement fut donc établi, réservant, selon l'usage, une catégorie pour les voitures d'au moins deux places, une autre pour les motocycles, et une troisième pour les véhicules ne rentrant pas dans les précédentes. L'itinéraire devrait être en outre jalonné par des affiches, flèches, banderolles, et les points dangereux, d'arrêts ou de ralentissement signalés par des drapeaux de diverses couleurs.

L'itinéraire de la course avait été arrêté comme suit :

1. 16 juillet. — Paris, Saint-Dizier, Toul, Nancy (300 kilomètres).
2. 17 juillet. — Nancy, Gray, Dôle, Lons-le-Saunier, Bourg, Ambérieu, Culoz, Aix-les-Bains (450 kilomètres).
3. 18 juillet. — (Repos à Aix-les-Bains).
4. 19 juillet. — Aix-les-Bains, Chambéry, Grenoble, Tournon, Saint-Étienne, Roanne, La Palisse, Vichy (400 kilomètres).
5. 20 juillet. — (Repos à Vichy).
6. 21 juillet. — Vichy, Clermont-Ferrand; Ussel, Tulle, Brives, Périgueux (300 kilomètres).
7. 22 juillet. — Périgueux, Ruffec, Bressuire, Nantes (350 kilomètres).
8. 23 juillet. — Nantes, Angers, Le Mans, Alençon, Argentan, Caen, Falaise, Cabourg, (350 kilomètres).
9. 24 juillet. — Cabourg, Lisieux, Évreux, Saint-Germain (200 kilomètres).

C'était, au total, 2 350 kilomètres traversant trente départements, comportant plus de trois cents communes, franchissant six chaînes de montagnes, serpentant à travers vingt bassins principaux ou secondaires, coupant les voies ferrées par soixante-deux passages à niveau et parcourant en somme une succession de régions, qui à l'exception de la contrée comprise entre Lisieux et Saint-Germain, n'avaient jamais été favorisées par des passages d'automobilistes disputant une course.

Les constructeurs, dès l'annonce de l'épreuve, s'évertuèrent à fabriquer des véhicules d'une puissance considérable. On allait être surpris : la Société Mors annonçait des 16 chevaux, Lemaître devait conduire une 35 chevaux Peugeot. Les Panhard-Levassor de 12 chevaux allaient au moins en faire 15 !

Le départ. — Sur la route. — Incidents

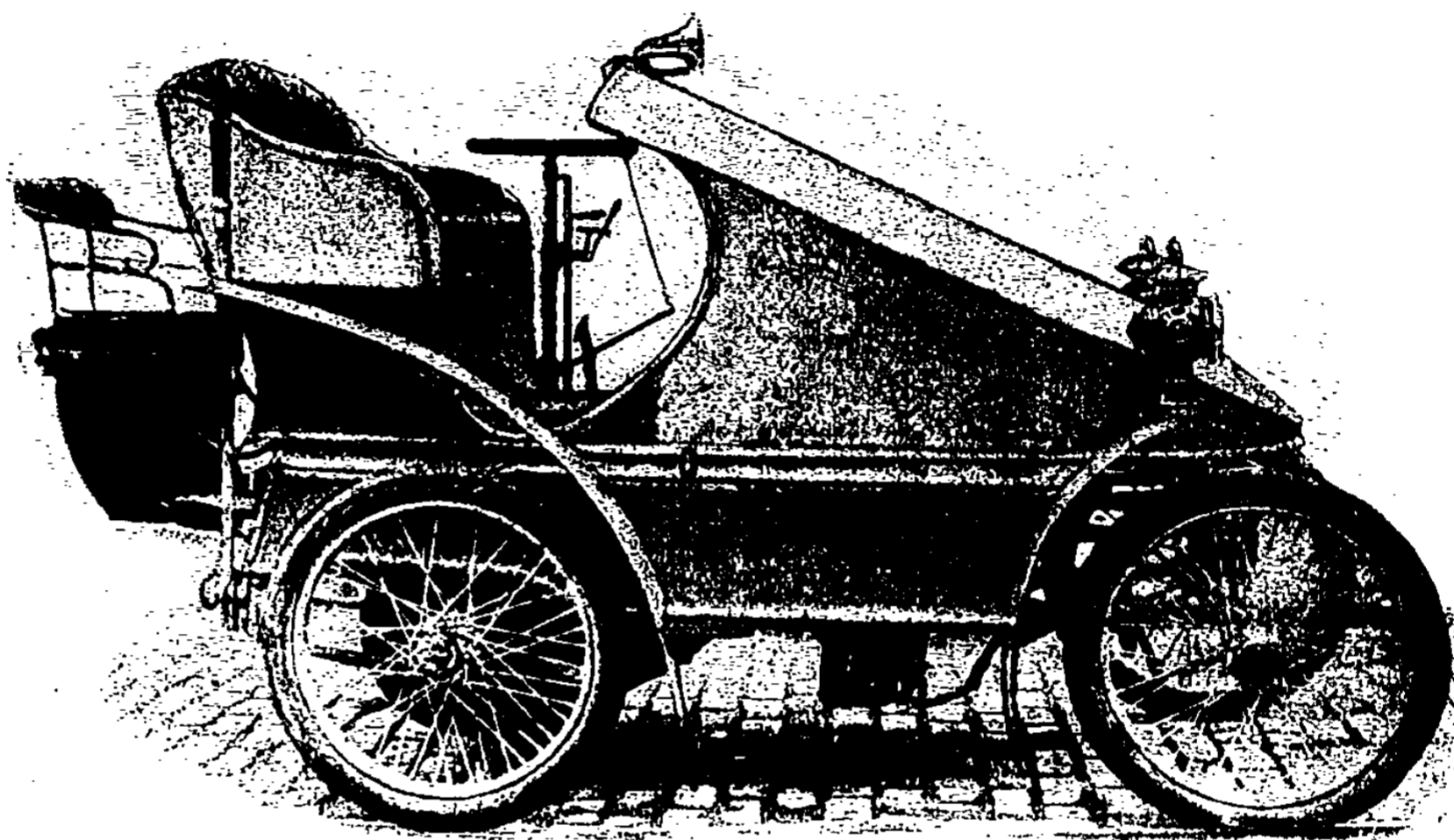
Après une veillée d'armes occupée, place de la Concorde, par le poinçonnage des véhicules et de leurs accessoires, le départ fut donné aux concurrents à la classique Fourche de Champigny.

Le « lot » des partants est des plus intéressants. On y trouve les rois du volant : Charron, de Knyff, Girardot. Voici, en outre, Jenatzy populaire par ses records à bord de la *Jamais Contenté*, et qui, pour la première fois, conduit en course une voiture à pétrole ; son éternel compétiteur, le comte de Chasseloup-Laubat ; M. Flash, dont la voiture Vallée à l'avant en coupe-vent, surnommée aussitôt *la Pantoufle*, excite la curiosité ; Griet, qui a muni son motorcycle de pneus énormes ; l'intrépide Béconnais, etc. Pinson monte l'excellente Panhard-Levassor avec laquelle de Knyff avait entraîné Huret dans Paris-Bordeaux. Seul manque le comte de Berthier de Sauvigny, qu'un fatal dérapage, survenu boulevard Haussmann, alors qu'il se rendait tranquillement à Champigny, empêche d'être au départ.

M. A. Clément, l'éminent industriel, qui mettait une sorte de coquetterie à refaire, avec une voiture de 25 000 francs, ce tour de France qu'il avait effectué jadis, petit ouvrier, à pied, le sac au dos, était la seconde victime de la malchance. Il brisait l'avant de sa voiture contre un tombereau, après le passage à niveau d'Ozouer-la-Ferrière ; mais cet accident lui permettait d'établir un record demeuré fameux : En effet, après avoir passé la journée entière à réparer, il rattrapait le lendemain ses collègues à Aix-les-Bains, ayant effectué 700 kilomètres sans interruption.

A la première journée, succédait une seconde étape, riche en incidents.

Tout d'abord, on raconte, à Ambérieu, qu'en traversant Gray, Girardot a fait une chute terrible, défoncé une devanture de magasin, tué son mécanicien... et tandis qu'on déplore le drame, Girardot apparaît, sa voiture munie à l'avant d'une roue de fortune empruntée à un chariot. Il



LA PANTOUFLE

VOITURE DE COURSE VALLÉE

(La Pratique automobile)

avait simplement démoli sa roue à Gray, et passé deux heures à réparer.

L'accueil en cours de route est enthousiaste; mais tandis qu'on approche des régions pittoresques et montagneuses du centre de la France, la sélection s'opère de plus en plus.

Au départ d'Aix-les-Bains, il n'y avait plus que trente et un concurrents. Sans contredit, c'étaient les meilleurs. A. Clément venait de rejoindre le groupe et marchait à belle allure. Giraud accomplissait avant d'arriver à Grenoble 77 kilomètres en soixante-six minutes, malgré la prescription du maire autophobe du Touvet, qui avait exigé du 10 à l'heure dans la traversée de la commune !

Jenatzy était resté à 2 kilomètres de Vichy, sa voiture à moitié démolie, à la suite d'une embardée qui l'avait conduite au fossé.

Peu avant, de Knyff et le motocycliste Williams avaient été les héros

d'un événement, où les sentiments très sportifs des deux concurrents s'étaient noblement révélés.

De Knyff, entre Saint-Étienne et Vichy, précédé par Williams, voyait soudain celui-ci chavirer et rester inanimé dans le fossé. Au risque de perdre son rang, M. de Knyff s'arrêtait et prodiguait les premiers soins au malheureux blessé... Et lorsque celui-ci, la bouche pleine de sang, après avoir murmuré des choses inintelligibles, put se faire comprendre, de Knyff entendit qu'il disait :

— Allez-vous-en bien vite, repartez, ne vous occupez pas de moi !

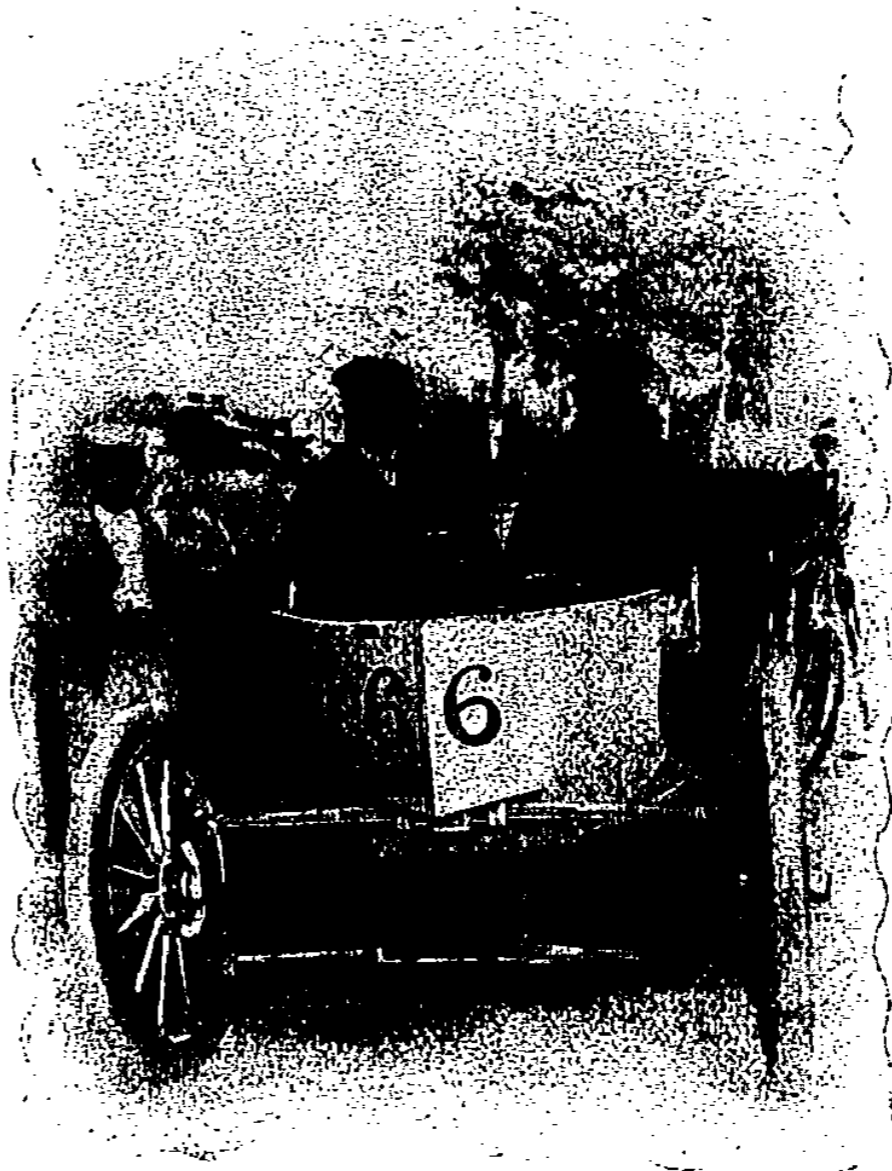
Beaux exemples, que ceux donnés par ces deux concurrents !

L'étape Aix-les-Bains-Vichy est une des plus pénibles à accomplir. Les concurrents éprouvent autant de fatigue que leur moteur, surtout les pauvres motocyclistes.

Entre Bourg-Argental et La République se trouve une côte de 12 kilomètres, d'une pente moyenne de 6 à 7 p. 100. Tous les concurrents n'ont pas l'excellente idée de ce motocycliste, qui, bravement, change son pignon de commande, pour gravir la rampe avec une multiplication plus réduite.

Tart cale au milieu de la côte. On arrose son moteur avec une bouteille d'eau, que Teste réclame en vain lorsqu'il passe à son tour. Joyeux, qui monte un tricycle Gaillardet, trouve que les pneus Michelin de 90 millimètres donnent un roulement bien doux.

Heath, en pleine rampe, répare des crevaisons ; Degrais monte la côte à 20 à l'heure, encore qu'il ait eu deux roues voilées, à la suite d'une collision avec un chien. Avis ne compte plus les ratés d'allumage ; il avait par erreur, au départ d'Aix, versé de l'eau dans son réservoir à essence. Mais la meilleure impression est encore produite par Gleize, qui gravit les



M. ÉTIENNE GIRAUD
VOITURE AMÉDÉE BOLLÉE FILS

200 mètres les plus durs de la côte, à une vitesse de 35 à l'heure.

Ceci n'est encore qu'un hors-d'œuvre. Le lendemain, les concurrents se trouvent aux prises, à la sortie de Clermont-Ferrand, avec la fameuse côte de La Baraque. Ce sont toujours les motocyclistes qui peinent le plus.

M. Édouard Michelin, qui est venu voir passer les concurrents, apprécie les performances.



UN CONTROLE DU TOUR DE FRANCE
VOITURE PANHARD-LEVASSOR

Certains, écrit-il le lendemain à l'Automobile-Club, MM. Corre, Tart, par exemple, ont accompli ce parcours par leurs propres moyens, avec une énergie magnifique; d'autres, comme MM. Béconnais et Teste restaient arrêtés pendant des dix et quinze minutes, couchés dans le fossé pour reprendre haleine, et subissaient ainsi un retard considérable.

Pendant ce temps, d'autres priaient les spectateurs (et il n'en manquait pas), car la population s'était portée là en foule, de les pousser!

Par contre, les voitures triomphent superbement de la terrible côte. Charron et de Knyff la gravissent en quinze minutes, Pinson en dix-huit, Girardot en dix-neuf!

Après avoir été à la peine, nos chauffeurs sont à l'honneur: Périgieux leur ménage une réception enchanteresse. M. le comte de Fayolle, le dévoué président de l'Automobile-Club, avait tout fait préparer pour recevoir à l'entrée de la ville, les conquérants de la route, et la foule, pour les accueillir, se fit si dense, si compacte, que de légères bagarres résultèrent de ces attroupements imprévus.

Mme la comtesse de Fayolle remit au premier arrivé, M. René de Knyff un superbe bouquet de fleurs, puis tous les concurrents sont conviés à sabler le champagne au castel Renaissance de Barbecane, que possèdent ces aimables hôtes.

Périgieux ne saurait être Capoue. En dépit des délices de la vieille cité, il faut la quitter à la première heure du lendemain.

Sur vingt-trois coureurs partis, vingt-trois arrivent à Nantes, et le comte de Chasseloup-Laubat, triomphateur de la journée, battant de Knyff

d'une minute, gagne ainsi deux rangs dans le classement général que l'on commence à prévoir.

L'étape de Nantes-Cabourg, que l'on imaginait devoir être sans « histoire », est fertile en incidents.

C'est tout d'abord la critique imprévue de la population angevine qui, mécontente de l'organisation du contrôle local, ne cesse de huer les organisateurs et de les traiter de « fumistes » ; puis la malchance de Corre, qui, ayant la tige de son piston rompue, est obligé de prendre le train ; enfin l'aventure légendaire de Charron :

Charron, en sortant du Mans, s'aperçoit soudain que le palier en aluminium de la marche avant est cassé. Que faire ? Alençon est à 40 kilomètres, peut-être pourra-t-on réparer. Mais comment s'y rendre ? Seule la marche arrière fonctionne... Charron n'hésite pas et effectue



LÉON THÉRY, VOITURELLE DECAUVILLE

(Motor Review)

les 10 lieues accidentées de route en marchant « à reculons », ce qui ne laisse de provoquer les lazzis de la foule, et de le faire traiter de « loufoque » par les charretiers qu'il croise ou dépasse.

A Alençon, Charron rencontre A. Clément, et unissant leurs efforts, les deux vaillants chauffeurs forgent un nouveau palier avec lequel Charron repart. Hélas ! après quelques kilomètres couverts à belle allure, c'est la rupture de la pièce de fortune, et, cette fois, Charron découragé, abandonne.

Pendant ce temps, la foule élégante des baigneurs attend les arrivants à Cabourg, et les jeunes filles à bouquets acclament en premier lieu Levegh, qui, avec sa rapide voiture Mors, a pris huit minutes d'avance sur de Chasseloup-Laubat et vingt-deux minutes sur de Knyff.

La note comique est donnée par un milliardaire américain, qui veut

à toute force — et de suite — acheter la voiture d'un concurrent. Celui-ci, naturellement, ne peut se laisser tenter, et, en désespoir de cause, l'original Yankee offre à M. Viterbo, chronométrier, 40 louis de son brassard bleu et or de commis-



M. RENÉ LE KNYFF
GAGNANT DU TOUR DE FRANCE (1899)
(PANHARD-LEVASSOR, PNEUS MICHELIN)

saire de la course, mais ne peut, malgré sa proposition généreuse, obtenir satisfaction.

Voici l'ultime étape : un photographe prend au départ de Cabourg le groupe des « derniers survivants du Tour de France », selon l'heureuse expression de M. de Knyff, et chacun d'embrayer dans la direc-

tion de Saint-Germain, où l'arrivée s'effectue à la porte d'Hennebont.

La foule des curieux est considérable. On scrute fiévreusement l'horizon aussi loin que le permettent les lacets de la fameuse route de Quarante-Sous.

Une alerte... ce sont eux. Non, c'est l'omnibus à vapeur de Maisons-Laffitte à Ecquevilly, qui, en passant, emporte avec son impériale la bande de calicot indiquant le contrôle.

Mais, à 4 h. 13 m., s'élève au loin un nuage de poussière significatif, et à 4 h. 14 m. 48 s. 2/5, M. René de Knyff passait triomphalement la ligne d'arrivée sur sa Panhard munie de pneus Michelin.

On acclame le vainqueur, on l'entoure. Il n'est nullement fatigué ; aux journalistes qui l'interrogent, il répond :

C'est une riche expérience pour les voitures, que le Tour de France, et les fabricants ne se doutent pas encore de ce que travaillent les organes de pareilles masses lancées à de telles vitesses !

De Knyff avait le droit de parler ainsi. Sa vitesse moyenne, pendant l'épreuve, représentait une allure régulière de 51 km. 300 à l'heure !

Mais l'intrépide chauffeur allait être fêté pour sa généreuse attitude vis-à-vis de Williams, qui n'avait point passée inaperçue dans l'avalanche de dépêches reçues des divers points de la France à propos de la course.

En effet, le sympathique de Lucenski, directeur du *Journal des sports*, lui offrait, en souvenir de son acte de « Bon Samaritain », une épingle d'or surmontée d'une tête de caniche en pierre de Labrador, renfermée dans un écrin, sur lequel se lisaient ces mots :

A mon ami René de Knyff, pour son acte généreux du 19 juillet, dans le « Tour de France ». A. de Lucenski.

Cependant, les concurrents continuaient d'arriver : Girardot, Tart, Heath, Pinson, Levegh, etc., etc... A la tombée de la nuit, le dernier acte de l'historique Tour de France s'achevait.

Le classement par catégories

Trois grandes marques de voitures automobiles monopolisaient les lauriers du Tour de France : Panhard-Levassor, Amédée Bollée fils, Mors.

Les de Dion-Bouton et l'Aster de Béconnais triomphaient exclusivement dans la catégorie des motocycles, tandis que les voiturelles Decau-

ville s'approprièrent les prix de la troisième série des véhicules, les deux premières conduites, l'une par Gabriel, l'autre par un jeune mécanicien nommé Théry, qui, plus tard, allait faire parler de lui.

Voici, au surplus, quel fut le classement :

Voitures. — 1. De Knyff (Panhard-Levassor, pneus Michelin), 44 h. 43 m. 39 s. 1/5; moyenne, 54 km. 300. — 2. Girardot (Panhard-Levassor-Michelin). — 3. Comte de Chasseloup-Laubat (Panhard-Levassor-Michelin). — 4. Voigt-Pinson (Panhard-Levassor-Michelin). — 5. Boileau de Castelnau (A. Bollée fils). — 6. Heath (Panhard-Levassor-Michelin). — 7. Clément (Panhard-Levassor-Michelin). — 8. Levegh (Mors-Michelin). — 9. Jenatzy (Mors-Michelin).

Motocycles. — 1. Teste. — 2. Tart. — 3. De Méaulne. — 4. Degrais. — 5. Bardin. — 6. Béconnais. — 7. Gleize. — 8. Cormier. — 9. Rivière (tous sur de Dion-Bouton, sauf Béconnais sur Aster).

Voiturettes. — 1. Gabriel. — 2. Théry. — 3. Aubin Ulmann (voiturettes Decauville).

L'épilogue

Quelques jours après, le conseil d'administration de la maison Panhard-Levassor offrait un grand banquet aux organisateurs et aux habiles conducteurs qui avaient si bien collaboré aux succès de la grande marque.

De nombreux toasts étaient naturellement portés, et M. de Knyff, en saluant l'habile directeur technique de l'usine, ancien commandant ingénieur des sapeurs-pompiers de Paris, et collaborateur du capitaine Renard, trouvait le mot de la fin en disant :

— Est-ce drôle que le commandant Krebs nous fabrique des voitures comme les nôtres, quand on pense que son nom en allemand signifie... écrevisse !

Nombreuses épreuves en fin de saison. — Les courses de côtes

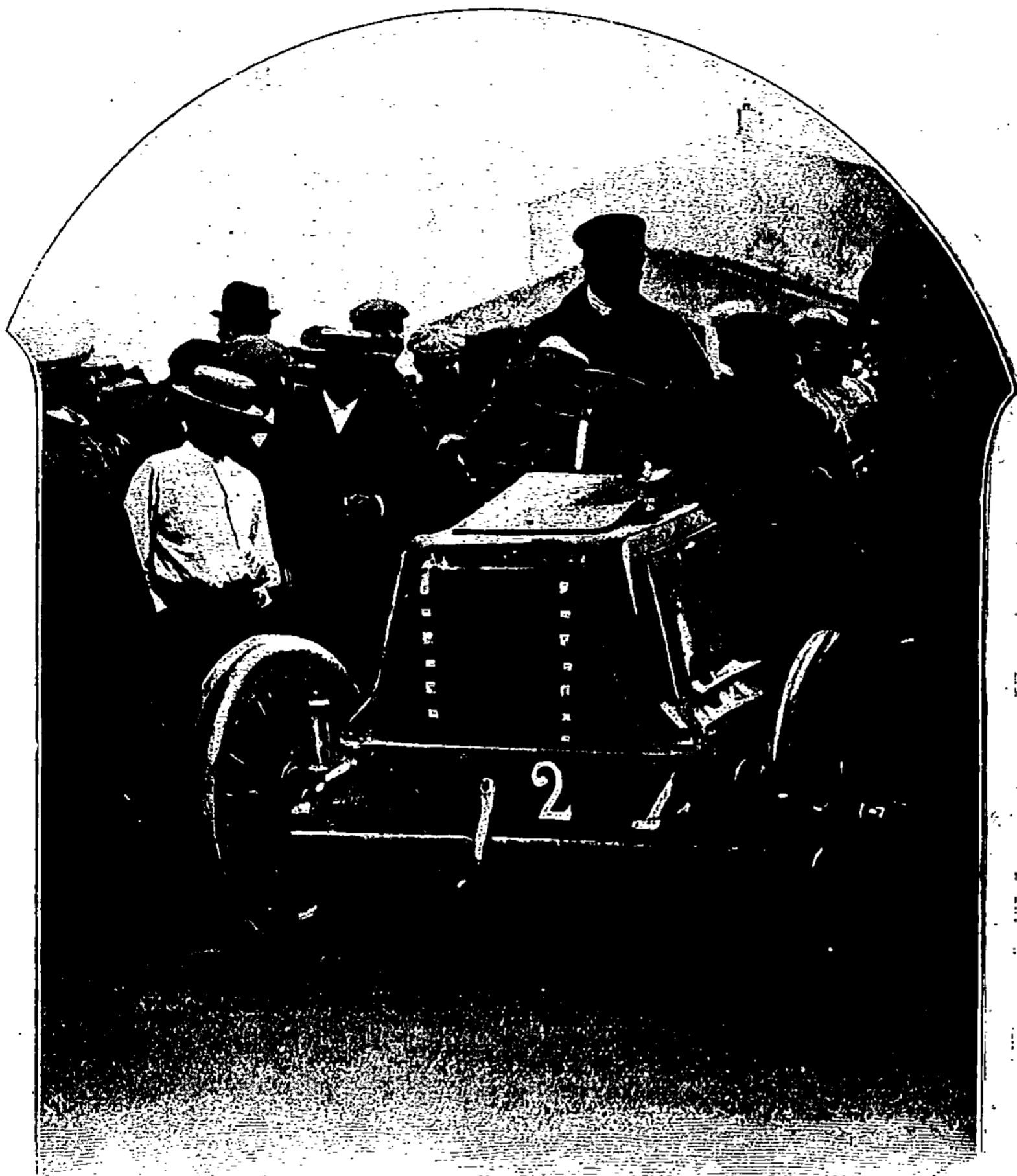
De nombreuses épreuves se disputèrent encore au cours de la saison déjà avancée, qui suivit le Tour de France: ce fut d'abord Paris-Saint-Malo, où le tricycle Renaux, à moteur horizontal, à la construction duquel avait collaboré un jeune débutant, Caillois, fit le meilleur temps; épreuve d'ailleurs d'un intérêt restreint, au cours de laquelle Broc chavira près de Mortagne.

Le Sport universel organisa un concours d'endurance, peut-être prématuré, pour voitures électriques.

Dans Paris-Ostende, ouvert aux touristes et aux coureurs de vitesse, Baron prenait la première place du classement, tandis que Levegh et

Girardot, s'étant rencontrés aux portes de la ville, décidaient de faire *dead heat*:

La Coupe de Paris-Trouville, organisée par *le Journal*, présentait cet



GIRARDOT, GAGNANT DE PARIS-BOULOGNE (1899)
(PANHARD-LEVASSOR, PNEUS MICHELIN)

attrait qu'elle était ouverte en handicap à divers modes de locomotion : chevaux, cyclistes, motocyclistes et voitures automobiles. Antony, sur Mors, fit le parcours en 2 h. 58 m. 30 s.

Girardot, « l'éternel second », gagne cependant Paris-Boulogne-sur-Mer, et il se produit un incident comique dans cette épreuve : un brave motocycliste qui suivait l'itinéraire, sans se douter qu'on attendait des coureurs, est acclamé à son passage. On lui crie : « Votre numéro ! », et l'excellent chauffeur de répondre en donnant celui de son moteur, 9 647 !

Tandis que les commissaires cherchent en vain, sur leurs feuilles de contrôle, l'identité de ce concurrent, le voici qui, dans le village suivant, est arrêté par une foule enthousiaste, alors qu'il veut prendre un chemin de traverse... car ce n'est pas la route de la course ! On veut qu'il se reconforte, on le gave de bouillon ; les fillettes offrent des fleurs, et c'est une fois *la Marseillaise* achevée, que seulement intervient l'explication qui met fin à cet amusant quiproquo !

Mais passons...

C'est avec Bordeaux-Biarritz, dont triomphe Levegh sur Mors, la dernière épreuve importante de vitesse sur route.

Elles sont trop nombreuses et, dans un certain sens, finissent par avoir des conséquences regrettables. C'est ainsi que le Concours des poids lourds ne recueille que quelques engagements, car les commandes viennent aux constructeurs dans la proportion de leur succès en course.

Panhard-Levassor demande vingt mois pour livrer, Mors, sept à huit mois ! De Dietrich, concessionnaire des brevets Amédée Bollée fils, déclare, dès septembre 1899, ne pouvoir livrer qu'en février 1900 !

L'année sportive va cependant s'achever avec les épreuves de côte.

Chanteloup, inauguré l'année précédente, réunit pas mal de compétiteurs.

Le meilleur temps fait par Jenatzy, soit 3 m. 52 s., avait été abaissé par des recordmen et même des recordwomen, au cours de la saison. C'est ainsi que Mme Léa Lemoine avait détenu le record en 2 m. 59 s., jusqu'au jour où Renaux, vainqueur de Paris-Saint-Malo, se l'était approprié en 2 m. 25 s. 4/5.

Le règlement appliqué pour la première fois, celui de l'Automobile-Club, prévoyait les cinq catégories suivantes : 1° électriques ; 2° voitures au-dessus de 400 kilos ; 3° voitures au-dessous de 400 kilos et motocycles à plus d'une place ; 4° motocycles à une place ; 5° motocycles sans chaînes.

Les concurrents sont nombreux : 107. Plus nombreux encore les amateurs qui viennent assister à l'épreuve, si bien que la municipalité de

Poissy, émue de voir une quantité si considérable de chauffeurs traverser sa ville, poste douze pompiers pour leur interdire le passage.

— Vous ne passerez pas, disaient les pompiers en croisant la baïonnette.

— C'est une route : la route est à tout le monde, répondaient les chauffeurs ; et ils passaient en dépit des baïonnettes.

L'imbattable Jenatzy gagnait en 3 m. 10 s., dans la catégorie des électriques, mais Béconnais faisait le meilleur temps de la journée avec un motorcycle à une place, gravissant la côte en 2 m. 34 s $\frac{4}{5}$, ce qui, toutefois, n'égalait pas la performance accomplie par Renaux.

Un temps superbe avait favorisé l'épreuve de Chanteloup ; le brouillard se fit humide et intense pour la première course de Gaillon, dont *le Vélo* avait assumé l'organisation.

Soixante-treize concurrents, néanmoins, étaient venus gravir la belle rampe de 9 p. 100, et si l'on constatait l'absence d'électriques, une voiture à vapeur Stanley et deux véhicules fonctionnant au pétrole lourd engagés par la maison Koch participaient à l'épreuve.

Vallée, dans la catégorie de plus de 400 kilos, se classa premier en 3 m. 3 s. $\frac{2}{5}$; mais l'honneur de la journée revint à un jeune motocycliste « sans chaîne », Villemain, qui effectua le meilleur temps, 1 m. 16 s. $\frac{1}{5}$.

Nous étions au 3 décembre.

L'année, théoriquement, prenait fin, et déjà s'organisaient fiévreusement les épreuves de l'année suivante.

Le règlement général de la commission sportive produisait d'excellents effets, délimitant nettement les diverses classes de véhicules.

On se préoccupait d'améliorer la teneur des épreuves de tourisme.

Courses au catalogue, catégories conçues selon le prix des véhicules, selon la force des moteurs, tout cela se préparait : les formules, sinon très simples, du moins fort justes, allaient naître et se voir appliquées. L'essor, dans quelque ordre d'idées que ce fût, se continuait.

L'Automobile-Club à l'hôtel Pastoret.

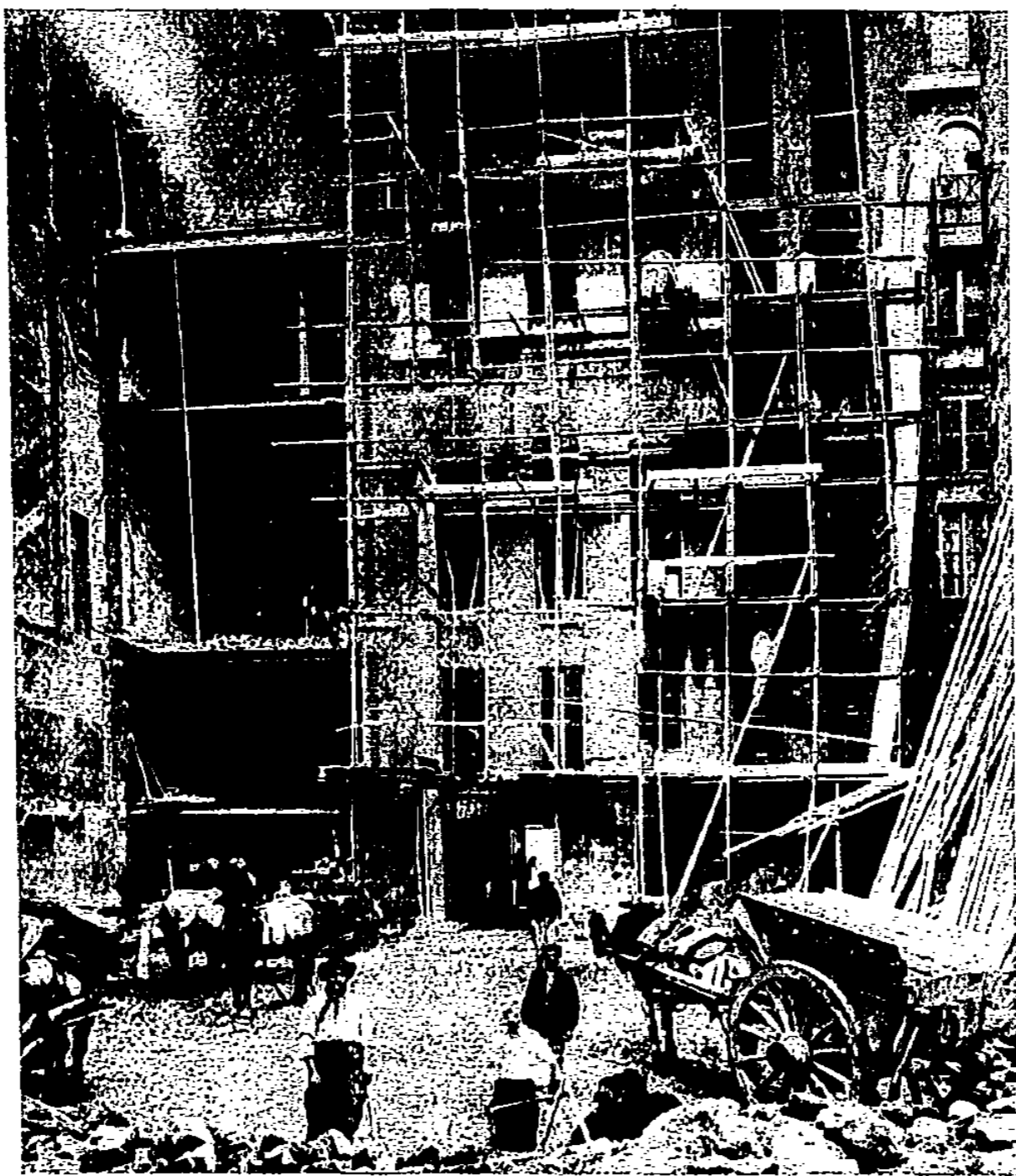
L'œuvre de la Commission sportive

L'Automobile-Club s'installait à l'hôtel Pastoret : cette acquisition avait été décidée par un groupement de membres du Cercle qui avaient constitué une société civile à cet effet. La double association « Cercle » et « Société d'encouragement » se mettait dans ses meubles.

On considéra l'événement comme significatif et de nature à justifier les plus optimistes des prévisions favorables au développement de l'automobilisme.

Dès la première assemblée générale, tenue le 8 avril 1897, M. le baron de Zuylen avait prononcé les paroles suivantes :

— C'est un devoir bien doux pour moi, Messieurs, que de payer nos dettes de reconnaissance et de constater ici que si nous pouvons nous réjouir du succès considérable de notre cause; nous le devons aux travaux persévérants de nos grands constructeurs, nous le devons à ceux qui ont collaboré à l'œuvre commune par l'apport de leur argent, de leur temps ou de leur plume; nous le devons à nos collègues du Comité qui ont suivi nos séances avec la plus grande assiduité; nous le devons enfin à tous nos camarades du Cercle, qui, en adhérant à nos statuts, ont affirmé nos idées par la force si puissante du nombre.



LES TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT DE L'AUTOMOBILE-CLUB
DIRIGÉS PAR M. G. RIVES

Le succès de la cause dont parlait le distingué président trouvait son éclatante confirmation dans la circulaire ainsi conçue, adressée, le 8 février 1899, à tous les membres de l'Automobile-Club :

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous informer que, conformément à la décision qui a été prise par l'assemblée générale de 1898, le Cercle transférera ses locaux à partir du 15 janvier prochain en l'ancien hôtel Pastoret, 6, place de la Concorde...

Ainsi donc, l'Automobile-Club allait être chez lui. Il s'installait dans le merveilleux hôtel provenant de la succession du marquis de Plessis-Bel-

lière, et son imposante façade promettait d'être un perpétuel défi lancé en fière réponse aux détracteurs de l'industrie prospère de la locomotion automobile.

M. Rives, l'habile architecte, membre du Comité, avait conçu des merveilles en fait d'aménagement intérieur : somptueux salons, vastes bureaux; les plans comportaient une salle de théâtre ainsi qu'un garage de voitures.

Mais la main-d'œuvre, plus lente que la pensée, ne permit point aux membres du Cercle de jouir dès l'ouverture des avantages d'une spacieuse installation achevée.

Néanmoins, le 16 janvier, on prenait possession de l'entresol, et cet événement était solennisé par un grand déjeuner qui réunit soixante-quinze convives, parmi lesquels :

MM. Rives, Lehideux-Vernimmen, Dufayel, Cottin, baron Rogniat, Pierre Giffard, Falconnet, de Gouy-d'Arasy, Ballif, Archdeacon, Daimler, Thomas d'Agen, Loysel, Charon, Huillier, Leys, Girardot, Vinet, Otto, Noil, Thevin, Houry, de Coninck, Prévost, Degrais, Ducasse, Hérard, docteur Cadier, de Suze, Schelcher, Santos-Dumont, Krieger, E. et L. Mors, Cuénod, Brossier, Tenting, Duret, Tatin, etc., etc.

M. le baron de Zuylen présida la cérémonie, et spirituellement, au champagne, souhaita de tout cœur le renouvellement du bail... en 1998!

Les dirigeants de l'Automobile-Club ne songeaient point à rester inactifs; cette année 1899 fut d'ailleurs féconde en heureuses institutions.

Tout d'abord, sur la proposition de M. René de Knyff, proposition à l'étude depuis quelque temps déjà, le Comité décidait la création d'une Commission sportive ayant pour mission, tant l'élaboration d'un règlement général des courses, que l'adoption des règlements établis pour les challenges, records, etc.

Furent nommés membres de cette Commission :

MM. le chevalier René de Knyff, comte de Chasseloup-Laubat, comte Bozon de Périgord, Pierre Giffard, Paul Meyan, de Lucenski et Archdeacon.

Sa première œuvre fut d'élaborer le règlement du Tour de France; la seconde, d'établir ce règlement des courses, dont l'article 9, limitant le poids maximum des véhicules de courses à 1 000 kilogrammes, fit probablement, pour les progrès de l'industrie, plus que les meilleurs discours et les écrits les mieux conçus!

L'autorité de la Commission sportive devait se faire sentir à dater du 1^{er} janvier 1900.

Il était décidé qu'avec le siècle :

Toutes les courses sur pistes ou sur routes ainsi que les essais de records automobiles qui ne seraient pas organisés sous le règlement précité seraient interdits et les coureurs y prenant part, disqualifiés.

Aux organisateurs officiels des épreuves, devaient évidemment s'adjoindre des chronométrateurs officiels.



M. LE CHEVALIER RENÉ DE KNYFF
PRÉSIDENT DE LA COMMISSION SPORTIVE

L'Automobile-Club chargea de cette délicate mission MM. Viterbo, Édouard de Perrodil, Willemet, Gaudichard, puis, peu après M. Marais. Deux d'entre eux, MM. de Perrodil et Gaudichard, sont encore aujourd'hui en fonctions.

L'assemblée générale annuelle eut lieu le 3 mai.

M. le baron de Zuylen prononça le discours d'usage, et, sans doute entraîné par un optimisme compréhensible, fit ce tableau flatteur du développement industriel.

La France, qui avait à peine, il y a huit ou neuf ans, une dizaine de constructeurs, en compte maintenant 600 ayant produit 3 250 voitures automobiles, non compris les motocycles qui se chiffrent eux-mêmes par une dizaine de milliers.

Si l'on compare ces résultats avec ceux des autres pays, nous trouvons que l'Angleterre compte 110 constructeurs, l'Allemagne 80, les États-Unis 60, la Belgique 55, la Suisse 25 et les autres États de l'Europe, une trentaine à eux tous.

Peut-être ces chiffres étaient-ils légèrement grossis. Nul n'en voulut au président pour cela. Il était bien excusable de croire, et l'avenir tout au moins justifia ses dires.

L'assemblée s'acheva dans le calme parfait... Le calme qui précède l'orage. Car des orages de toutes sortes allaient éclater sur l'Automobile-Club, heureusement édifié sur de solides bases !

La politique à l'Automobile-Club ??? !!!

La journée du dimanche 3 juin avait été marquée par une aventure d'ordre politique, qui semblait n'avoir et n'avait aucun rapport avec le sport automobile.

Aux courses d'Auteuil, M. Loubet, président de la République, s'était vu entourer et huer par diverses personnes, dont l'une avait porté la

main, ou, pour mieux dire, la canne, sur son chapeau de chef de l'État!

Le gouvernement incrimina les amis du comte de Dion et lui-même d'avoir été les instigateurs de cette manifestation.

Et dès le lendemain, imaginant que l'Automobile-Club était un repaire de conspirateurs, M. Cochefert, chef de la sûreté, se présentait place de la Concorde, dans le but de faire évacuer les salons et de poser les scellés sur toutes les portes.

Le magistrat arriva pendant le déjeuner.

Les membres du Cercle présents, parmi lesquels MM. Ducasse, Noël Lefebvre, Hospitalier, Thésé, Raffin, Parvillée, Aimé, comte de La Vaulx, Houry, F. Giraud, marquis Saint-Jean Lintilhac, Gonet, Emery, durent en hâte plier leur serviette. Seul, et la note gaie fut donnée par lui, M. le marquis de Villalobar, secrétaire de l'ambassade d'Espagne, invoquant l'inviolabilité diplomatique, continua imperturbablement son repas!

Cet acte surprit étrangement. La plupart des membres du Cercle furent abasourdis lorsque arrivant à l'hôtel Pastoret, le soir vers six heures, il se trouvèrent en présence d'un cordon d'agents leur interdisant l'entrée des salons!

Entre temps, M. Roy, commissaire de police, avait perquisitionné, en présence de MM. le baron de Zuylen, président; Rives et Ballif, membres du Conseil... Et l'honorable magistrat s'en était allé bredouille, n'ayant rien découvert de suspect.

M. le baron de Zuylen crut devoir à cette occasion adresser à M. Blanc, préfet de police, une lettre de protestation ainsi conçue:

Monsieur le Préfet,

On vient de perquisitionner à l'Automobile-Club, et ainsi qu'en fera foi très certainement le rapport qui vous en sera adressé, cette perquisition n'a eu d'autre résultat que la constatation matérielle des travaux auxquels se livre notre Société dans l'intérêt de l'industrie automobile. En ce moment, nous avons en cours d'exécution: 1° un concours d'accumulateurs; 2° un concours de freins; 3° l'Exposition internationale des voitures automobiles qui doit ouvrir au jardin des Tuileries le 15 de ce mois!...

Ce dernier point avait son importance, et de l'impair commis par la police pouvaient résulter de graves conséquences. La fermeture du Cercle allait-elle entraîner la désorganisation de l'Exposition? Redoutant cette éventualité fâcheuse, MM. de Zuylen, Rives, Ballif et Louis Mill, conseiller municipal, membres du Comité, sollicitèrent et obtinrent du préfet de police une audience le 6 juin.

Il leur fut répondu que la mesure prise par la préfecture ne visait point la Société d'encouragement ; qu'en conséquence, les bureaux pourraient fonctionner, mais que les salons resteraient fermés.

Ce fut une époque assez curieuse : la villa du Bois était ouverte, mais on n'y pouvait prendre de repas. L'ascenseur de l'hôtel Pastoret était sous scellés. On pénétrait à l'entresol, dans les bureaux ; mais le personnel du Cercle n'était pas autorisé à coucher dans ses dortoirs des combles. Il fallut dresser, pour ces braves gens, des lits de camp dans les vestibules !...

Néanmoins, c'était déjà quelque chose d'acquis.

D'autre part, le comte de Dion, détenu à la prison de la Santé, ayant appris ces incidents, adressa à M. Blanc une déclaration écrite dont la belle teneur doit être rappelée dans ses passages les plus importants.

... Quand j'ai fondé ce Cercle, écrivit le dévoué vice-président, aucune idée politique n'a hanté mon cerveau et je vous avoue que je suis profondément peiné pour mon pays de voir qu'en haut lieu on n'a pas su me comprendre.

... Aujourd'hui, je crains que ma présence, à la tête du Cercle, ne lui fasse du tort. J'estime donc qu'il est de mon devoir, vis-à-vis de mes collègues et de l'intérêt de cette industrie automobile que l'étranger nous envie, de vous prier de faire savoir à ceux qui vous ont fait fermer ce cercle modèle, que je suis prêt à donner ma démission de vice-président, dans le cas où ils le désireraient, pour laisser l'Automobile-Club ouvrir à nouveau ses portes. Je donnerais, en ce cas, sans chagrin, cette démission, en pensant que cette industrie qui, j'en suis sûr, rapportera des millions à la France et nourrira des centaines de mille ouvriers et leurs familles, aura été en grande partie mon œuvre.

Et l'Exposition des Tuileries ?

L'Exposition devait s'ouvrir, le 12 juin, par une fête aux Tuileries, et tandis que les salons du Club demeuraient obstinément clos, les membres expulsés du Cercle prenaient plaisir à se réunir sous la grande tente que M. Rives avait fait dresser sur la terrasse du jardin où se préparait l'Exposition. Mais ce campement improvisé ne fut pas utilisé bien longtemps ; car le jour même de l'inauguration de l'Exposition en question, M. Roy, commissaire aux délégations, qui avait apposé les scellés sur toutes les portes du Cercle, venait en personne les retirer !

Ce fut évidemment le plus agréable « numéro » de cette fête du 12 juin, dont on peut dire sans arrière-pensée qu'elle était réussie « en tous points » : corso fleuri, jeu de bagues, défilé de voitures, record de la *Jamais Content* pilotée sur 500 mètres par Jenatzy, rien ne manqua à la cérémonie, dont le bénéfice, 14 000 francs, était destiné aux pauvres de Paris !

Deux jours après, l'Exposition proprement dite ouvrait ses portes.

Manifestation exquisement élégante et mondaine, se déroulant dans un cadre gracieux, avec une note pittoresque, profane, qui atténuait la sévérité de l'exhibition purement technique du progrès. A côté des nouveaux modèles perfectionnés et des types commerciaux se trouvaient les « clous » de l'année, véhicules historiques ayant triomphé dans diverses épreuves : La 12 chevaux de M. de Knyff, gagnante de Paris-Bordeaux, voisinait avec la nouvelle voiturette Krebs.

Le précieux engin des Peugeot, avec lequel Lemaitre avait battu tous les records ; la marque du Trèfle à quatre feuilles, ainsi surnommée parce que, expliquait Georges Richard, cette exception végétale porte bonheur et préserve de la panne ; les moteurs à ailettes, les gros pneus, les carrosseries légères, les populaires « vis-à-vis » de Dion-Bouton, tout cela séduisait, charmait, attirait, cependant que l'on potinait ferme à la « Petite Provence », le coin le plus ensoleillé de la terrasse des Tuileries, ou que l'on suivait attentivement les promenades curieuses des conférenciers amateurs, tels que le comte de La Vallette, M. Hospitalier, etc., à travers les stands !

Mais une des « attractions » les plus sensationnelles de cette Exposition fut, sans contredit, la *section rétrospective*, due à l'intelligente initiative de M. Rives, l'habile organisateur, où les constructeurs de la première heure, déjà éloignée, groupèrent — sans fausse pudeur — les étranges et rudimentaires véhicules qui étaient les nobles ancêtres des élégances et perfectionnements modernes.

Une lettre... et ce qui s'ensuivra

La surabondance des événements qui se succèdent pour ainsi dire sans interruption, donne à l'été 1899 une considérable importance :

Toutefois, certains incidents, noyés dans le flot des autres, passent plus ou moins inaperçus :

C'est ainsi que, dans les milieux sportifs, on se préoccupa médiocrement de la publication d'une certaine lettre adressée au baron de Zuylen, lue au Comité de l'Automobile-Club, le 21 juin, et dont le texte était ce qui suit :

Cher Monsieur de Zuylen,

J'ai pensé que le don d'une Coupe internationale pouvait avoir une bonne influence sur le progrès de l'automobilisme.

Je suis donc tout disposé à en offrir une à l'Automobile-Club de France, si toutefois cela était agréable au Comité.

Comme conditions, je proposerais les suivantes, mais bien entendu l'A. C. F. aura toute liberté pour les modifier ou pour y ajouter.

1° La Coupe est donnée à l'Automobile-Club de France pour encourager l'automobilisme dans tous les pays ; 2° tout club de n'importe quel pays, ayant statuts légaux, peut lancer un défi pour la Coupe au club qui la délient ; 3° la Coupe sera toujours considérée comme appartenant au club dont fait partie le membre qui la gagne, et elle devra être conservée soigneusement par le club qui en a la responsabilité ; 4° si, pour une cause quelconque, le club qui tient la Coupe était dissous, la Coupe devrait être transmise à un autre club du même pays. La Coupe, en attendant les défis, appartient au club et non pas au propriétaire de l'automobile qui la gagne ; 5° le premier concours devrait se faire en France, les concours suivants dans le pays du club qui détient la Coupe ; 6° la Coupe est offerte pour une course de toutes sortes de machines à quatre roues, soit à pétrole soit à l'électricité. Veuillez agréer...

Le Comité, à l'unanimité, accepta la proposition du signataire... qui n'était autre que M. Gordon-Bennett.

La fameuse Coupe existait dès lors.

Elle eut une enfance obscure et son règlement, élaboré en octobre suivant, par la Commission sportive, préoccupa peu de gens.

Toutefois, dans les milieux des coureurs, dès la fin de l'année, la Coupe commença à faire parler d'elle en suscitant... des jalousies ; voici pourquoi :

Aux termes du règlement, chaque club devait désigner trois de ses membres pour défendre dans l'épreuve les couleurs nationales.

Le Comité de l'Automobile-Club procéda à cette désignation par un vote secret qui donna les résultats suivants.

MM. René de Knyff (32 voix), Charron (25 voix), Girardot (15 voix).

Le Comité, prévoyant en outre que un ou deux de ces champions pouvaient faire défaut, décida de leur nommer des suppléants, qui furent dans l'ordre :

M. Huillier (26 voix), M. de Chasseloup-Laubat (25 voix), Levegh (14 voix), Lemaître (14 voix).

Or, ces classements déterminèrent d'amères récriminations. MM. Levegh et Lemaître s'offusquèrent de leurs rôles de « doublures ». M. Antony se déclara surpris de n'être pas même sur la liste. On cria au favoritisme, et l'on enferma le Comité de l'Automobile-Club, dans les dilemmes suivants :

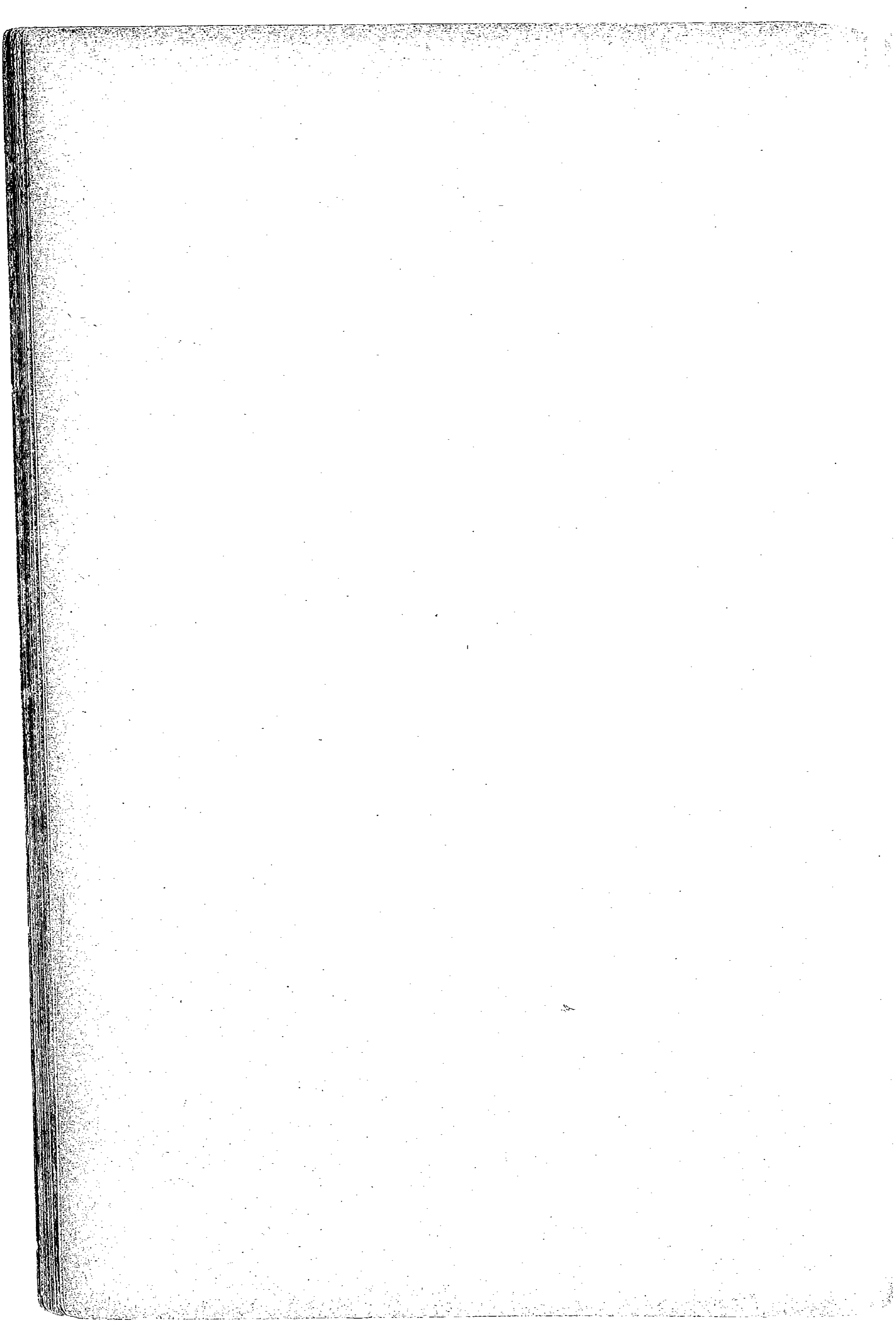
— Ou vous avez voulu mettre en ligne les chauffeurs ayant remporté dans l'année le

plus grand nombre de courses?... Et alors il fallait nommer : Levegh, Girardot, Antony, qui ont chacun deux victoires à leur actif.

— Ou vous avez voulu choisir les chauffeurs ayant gagné les courses les plus longues de l'année?... Et alors il fallait prendre de Knyff (Tour de France), Charron (Paris-Bordeaux), Antony (Paris-Saint-Malo).

— Ou vous avez voulu désigner les auteurs des plus hautes moyennes?... et alors il fallait prendre Levegh (Bordeaux-Biarritz), Antony (Paris-Trouville), Girardot (Paris-Boulogne).

Le Comité, à tort ou à raison maintint, sans rien y modifier, sa décision première, et l'on annonça que MM. Lemaître et Levegh allaient se faire recevoir de l'Automobile-Club belge pour courir avec des voitures françaises construites en Belgique, contre leurs collègues de Paris !



CINQUIÈME PARTIE

Le Siècle de Gordon-Bennett

Coup d'œil rétrospectif. — L'Industrie.

Le Sport. — La Presse. — La Loi. — L'Exposition universelle.

La Coupe Gordon-Bennett. — Paris-Toulouse.

Paris-Berlin. — Paris-Vienne. — Paris-Madrid. — L'Irlande
et le Taunus. — Le Circuit d'Auvergne.

HISTOIRE DE L'AUTOMOBILE

GORDON-BENNETT



CHAPITRE XIX

A l'Aube du Siècle

Ce qu'il est advenu de l'industrie automobile. — La statistique. — Chez les constructeurs : De Dion-Bouton; Darracq; A. Peugeot; A. Clément; Panhard-Levassor; Serpollet; De Dietrich; Mors; Delahaye; Decauville; Léon Bollée; Michelin. — Les autres marques : Renault frères. — Prépondérance et marasme de l'industrie automobile. — Vitesse, tourisme et poids lourds. — Le monde automobile : sportsmen, coureurs, clients. — Les anecdotes. — Les rois chauffeurs. — Les grands morts de l'année : Daimler; Lenoir. — La guerre aux automobilistes : l'arbre de Cabourg. — L'administration : la menace du gros numéro. — Les dissensions intestines à l'Automobile-Club. — Le Moto-Club. — La presse sportive en 1900. — « La Locomotion automobile ». — « La France automobile ». — « Le Chauffeur ». — « Le Vélo » et le « Journal des Sports ». — La presse politique et son attitude vis-à-vis de l'automobilisme. — Une langue spéciale. — Snel... — La réclame et les formes diverses de la publicité. — Bibendum.

Ce qu'il est advenu de l'industrie automobile

Nous voici donc arrivés à l'aube d'un siècle qui sera, croyons-nous, pour l'histoire des perfectionnements de la science, ce que le siècle de Louis XIV fut pour le progrès universel : une étape, une date.

L'ère automobile aura sa part dans la gloire éventuelle des années 1900.

Avec le vingtième siècle, s'épanouira cette industrie germée spontanément, procréée par une dépouille moribonde.

Renaissant de ses cendres déjà refroidies, la locomotion mécanique se révèle sous la formule appropriée aux exigences du jour.

Ce n'est plus l'exceptionnel engin d'expériences qu'il nous est donné de voir. L'usage des véhicules à traction mécanique, mieux déjà qu'un sport, sera, selon l'heureuse expression de Pierre Giffard, « un transport ».

Mais, tandis que demain va nous apporter la réalisation des rêves les plus optimistes, arrêtons-nous au seuil du siècle neuf.

Examinons d'un rapide coup d'œil d'ensemble, l'importance des bases sur lesquelles doit s'élever le nouvel édifice mondial.

Si nous nous reportons à quelques années en arrière, elle apparaît

excessive, la distance franchie qui sépare l'heure des tâtonnements et des hésitations, de l'instant présent.

Quel chemin parcouru... et à quelle allure!... depuis seulement les premiers et primitifs essais des Forest, Lenoir, Bollée, Serpollet, Daimler, de Dion, Levassor, Peugeot, Michelin.

Vingt, quinze, dix ans à peine ont mûri ces cerveaux, qu'il est déjà question de comparaisons édifiantes avec le passé, de commémorations rétrospectives!

Vieillissons-nous donc si vite, ou alors le progrès marche-t-il à pas de géants?

La statistique

L'essor? oui; c'est donc d'un essor formidable que nous allons enregistrer les conséquences; et l'éloquence brève des chiffres pourvoira aux commentaires.

...En 1899, lors de l'élection présidentielle, un reporter avisé, s'était rendu au passage à niveau du chemin de fer de Saint-Cloud, sur la route de Versailles, et, posté là pendant une heure, avait compté le nombre de véhicules mécaniques mêlés à la foule des voitures à chevaux, qui ramenaient les hommes politiques du Congrès.

Or, il vit passer en cinquante-cinq minutes environ: 54 voitures à pétrole, 83 motocycles, 12 voiturettes et quadricycles, 1 train Scotte, 1 électrique et 1 motocyclette.

C'est une statistique curieuse, qu'il sera intéressant de rappeler en 1906, lors du Congrès suivant, car, — signe des temps, — la cour pavée du château de Versailles, où piaffèrent jadis les équipages de la prestigieuse monarchie, sera exclusivement ouverte aux voitures automobiles, dont le nombre excédera trois cents!

Au surplus, dès l'année 1900, la statistique officielle vient nous documenter sur la quantité de véhicules mécaniques en circulation.

Les demandes de permis de circulation en 1900, comparées avec celles de l'année précédente, donnent les chiffres suivants:

	1899	1900
Avril	114	318
Mai	206	780
Juin	135	312
	<u>455</u>	<u>1 410</u>

On compte exactement deux mille huit cent quatre-vingt-dix-sept propriétaires, touchés par la contribution et, sans vouloir médire de l'honnêteté des chauffeurs, peut-être s'en trouvait-il d'autres encore, ayant oublié de révéler au fisc leur qualité de possesseurs d'automobiles.

Déjà, ce chiffre représente une augmentation de 73 p. 100 sur le nombre d'automobiles existant l'année précédente.

Certes, la voiture de luxe est encore de beaucoup la plus répandue : on en compte deux mille trois cent cinquante-quatre, tandis que le véhicule industriel ou servant aux affaires, utilisé par l'entrepreneur de transports ou le médecin, le courtier, le voyageur de commerce, ne fournit qu'une proportion de 18 p. 100, soit un chiffre n'excédant pas cinq cent quarante-trois voitures.

Quels sont les modèles préférés ? A deux ou plusieurs places ?

Les goûts sont à peu près partagés. En effet, la statistique accuse mille deux cent cinquante-deux voitures à une ou deux places, et mille six cent trente-huit à plus de deux places... Nous verrons ce qu'il adviendra plus tard de cette proportion et combien on appréciera mieux, en dépit de la vogue des voiturettes, le vaste et confortable engin de tourisme où peut s'installer à l'aise une famille entière.

Toutes ces voitures sont issues d'usines françaises : celles-ci, à raison de leur importante production, ont dû prospérer, s'agrandir, s'accroître dans de considérables proportions depuis le jour où nous avons laissé leur fondateur se débattre entre les mystères de la mise au point et les anathèmes du voisinage.

Voyons un peu ce qu'elles sont devenues.

Chez les constructeurs : De Dion-Bouton

Si l'on reconnaît les progrès d'un moteur, dit M. Paul Meyan, à l'accroissement de sa puissance, c'est à son accroissement en surface que l'on reconnaît les progrès d'une industrie.

C'est, en effet, exact, et le cas des usines de Dion-Bouton.

Alors qu'il n'était question que des $3/4$ de cheval, c'est dans deux ou trois hangars de la rue Ernest qu'on les établissait. Avec le 1 HP. $1/4$, quelques nouvelles constructions surgirent de terre. Quand les 2 HP. $1/4$ parurent, un souterrain, reliant les deux côtés de la rue, permit de s'installer dans les locaux disponibles, en face, mais avec les voiturettes 3, 4,

5 chevaux, on était décidément trop les uns sur les autres. Et, sans quitter la rue Ernest, on envahit les grands espaces vides sur le bord de la Seine.

La fabrication n'est pas seulement concentrée sur les motocycles et les voitures. De grands omnibus à vapeur sont établis en séries. Il en faut une cinquantaine pour l'Espagne, où ils sont destinés à effectuer des services publics de voyageurs.



UNE DES AFFICHES DE LION-BOUTON

Les quatre cents ouvriers employés dans l'usine sont insuffisants, et la machine à vapeur de 100 chevaux, cependant secondée par trois moteurs à gaz, faisant ensemble 120 chevaux, ne peut fournir la force motrice nécessaire aux vastes ateliers qui s'élèvent.

Voici donc la superficie de l'usine qui, en 1897 encore, n'occupait que 3000 mètres carrés, portée à 20 000 mètres. Mille ouvriers travaillent sans chômage; on produit dans l'année

mille cinq cents voitures, plus un grand nombre de moteurs et de motocycles; le chiffre d'affaires traitées atteint 9 millions! Quel chemin parcouru depuis la rue Pergolèse où le personnel était de dix hommes... y compris les trois associés !!!

Darracq

Lors de l'inauguration des usines Darracq à Suresnes, vers 1895, consacrées alors à la fabrication des bicyclettes, on avait admiré le merveilleux outillage américain de l'audacieux constructeur.

L'automobilisme étant né, Darracq invitait ses ingénieurs à étudier un moteur, mais impatient et désireux de donner sans tarder un aliment à son activité, ce constructeur ayant appris, en 1899, que Léon Bollée venait de mettre au point un véhicule intéressant, ne faisait qu'un bond jusqu'au Mans, s'entendait avec l'inventeur, achetait le droit exclusif d'exploiter son brevet, et trois mois après, exposait aux Tuileries les rapides voitu-
rettes Darracq-Bollée, à la diffusion desquelles allaient collaborer les huit cents ouvriers de l'usine modèle !

Ainsi donc, alors que l'automobilisme naissant semblait devoir être une industrie dont les produits seraient réservés aux délassés de fantaisistes milliardaires, et que l'on estimait à des fortunes la valeur d'une voiture, Darracq méditait une vaste entreprise, qui lui permettrait, en fabriquant par grosses quantités, d'abaisser très sensiblement les prix des véhicules.

On a dit de Darracq : c'est le vulgarisateur de l'automobile ; rien n'est plus vrai.

A. Peugeot

Nous avons vu, en 1897, l'inauguration des nouveaux ateliers de la Société anonyme des automobiles Peugeot.

On se souvient au surplus de la genèse de l'affaire.

M. Armand Peugeot, faisait, dès 1889, construire des voitures à son usine des Fils de Peugeot frères, puis, six ans après, constituait une société destinée à la fabrication exclusive de l'automobile, dont les ateliers s'élevaient à Audincourt (Doubs), sur une surface de 50 000 mètres carrés.

En 1897, indépendamment des usines de Levallois, la société en ouvrait une autre à Fives-Lille, dont la superficie atteignait 27 000 mètres carrés. M. Robert Fallot en dirigeait l'exploitation, ayant sous ses ordres trois cents ouvriers. Audincourt et Fives-Lille produisaient, cette année-là, environ quatre cents voitures, dont les prix variaient de 7 000 à 25 000 francs.

Voici que, en 1900, la superficie totale des usines est portée à 110 000 mètres carrés, dont 32 000 couverts ; huit cents ouvriers produisent six cents voitures de force moyenne, comportant deux ou quatre places, avec des carrosseries presque toujours ouvertes. La maison fait 4 millions d'affaires...

A. Clément

L'année 1900 est encore, pour le grand industriel A. Clément, la date de l'essor définitif.

Le père du cyclisme a décidé de devenir le roi de l'automobilisme : c'est tout d'abord la petite boutique de la rue Brunel qu'on élargit ; les maisons voisines éventrées, elle finit par occuper un périmètre considérable.

Mais qu'est cela pour répondre à la demande du client qui se multiplie ?

Pour faire du motorcycle tout en n'abandonnant pas la bicyclette, un chroniqueur du *Gil Blas* raconte :

On achète à Tulle une ancienne manufacture d'armes, puis une usine à Mézières ; puis ce sont les terrains de Levallois-Perret où s'édifie, chaque jour agrandie, faisant craquer chaque jour sa ceinture trop étroite, la grande usine du quai Michelet. Des concurrents sont venus ; on les absorbe. Clément truste Gladiator et Humbert, en formant, avec ces deux marques, réunies à la sienne, une société au capital de 22 millions.

Mais un nouveau facteur de travail a surgi, plus puissant encore que la bicyclette. C'est la voiture automobile. Il s'agit de ne pas se laisser manger, et c'est à l'automobile, aux moteurs, qu'on s'attelle. Voici Clément qui fabrique, pour sa société, des voitures nouvelles ; puis il s'intéresse à la marque Panhard-Levassor, en devient le principal actionnaire et le président du conseil d'administration. Mais les lenteurs administratives des sociétés anonymes ne concordent pas avec ce tempérament actif et autoritaire : il lui faut sa liberté d'action, de décision rapide. Le temps révolu de ses engagements, il se libère, redevient son seul maître, seul en nom, seul au commandement. Son nom appartenant désormais à une société, il cherche une marque nouvelle. Il la trouve. Devant son usine de Mézières s'élève une statue de Bayard. Sous quel patronage plus vaillant et plus pur placer son labeur que celui du chevalier sans peur et sans reproche ? Et la marque Bayard-Clément est née.

Celle-ci est moderne : sa popularité est postérieure à l'année 1900. Contentons-nous donc de donner les caractéristiques statistiques de l'affaire au début du siècle. Nous la retrouverons six ans après et le contraste sera d'autant plus grand.

L'usine Clément n'occupe, en 1900, qu'une superficie de 6 000 mètres et n'emploie guère que trois cents ouvriers. Ceux-ci travaillent ferme car ils sortent cinq cents voitures dans l'année. Ce sont d'élégants véhicules à deux places, d'une force moyenne de 4 chevaux et demi... attendons les années suivantes.

Panhard-Levassor

La Société anonyme des anciens établissements Panhard et Levassor, au capital de 5 millions, est toujours à la tête du mouvement : les ateliers, en 1900, sont répartis sur une surface de 30 000 mètres : neuf cent cinquante ouvriers travaillent, d'un bout de l'année à l'autre, à la fabrication de cinq cents voitures environ, d'une force moyenne de 12 chevaux.

L'usine Panhard-Levassor détient le record de la construction des voitures puissantes, et le client, en dépit du prix élevé des châssis, doit attendre dix-huit mois à dater de sa commande pour prendre livraison de son véhicule !!!

La sage administration de la Société, qui prospère sous la direction du commandant Krebs ayant pour collaborateurs les membres compétents d'un conseil d'administration composé de « gens du métier »,

ne veut augmenter ses ateliers, son matériel qu'avec prudence... la poussée formidable de la clientèle l'obligera bientôt à ouvrir une, puis deux succursales, indépendamment de l'accroissement de la maison principale.



L'HEURE DE LA SORTIE AUX USINES PANHARD-LEVASSOR

Serpollet

Ce rapide coup d'œil d'ensemble serait incomplet, si nous ne disions un mot de l'usine de la rue Stendhal, où l'apôtre indiscuté de la vapeur, L. Serpollet, après avoir négligé l'automobile, pour s'adonner à la construction des tramways à vapeur, reprend activement l'exploitation du

mode de locomotion nouvelle, dont il avait été l'un des meilleurs promoteurs.

L'usine de la rue Stendhal occupait alors une superficie de 3 800 mètres et à sa deuxième année de fonctionnement livra deux cents véhicules.

Les types les plus demandés étaient les petites voitures de 5 chevaux à deux et quatre places, munies de carrosseries ouvertes et les voitures de 8 chevaux, susceptibles d'être pourvues de carrosseries ouvertes ou fermées.

Serpollet sera, comme les autres constructeurs de premier ordre, obligé d'accroître continuellement l'importance de ses ateliers. Nous le retrouverons bientôt.

De Dietrich

Fondée, en 1769, en Alsace, la maison de Dietrich après avoir, pendant cinquante ans environ, travaillé les métaux dans ses fonderies, devenait le principal fournisseur des compagnies de chemins de fer auxquelles elle vendait du matériel roulant.

Transférée à Lunéville au lendemain de la guerre, la Société poursuivait la voie qu'elle s'était tracée, lorsqu'en 1869, l'un des directeurs, M. le baron Adrien de Turckheim, tenté par la locomotion nouvelle, acquit le droit de fabriquer les voitures à pétrole récemment imaginées par A. Bollée fils. Ce fut l'association de deux raisons sociales réputées, qui durera jusqu'au jour où ne partageant pas l'opinion de l'inventeur sur les transmissions par courroies, la société de Dietrich, découvrant à Marseille les ingénieux véhicules conçus par MM. Turcat et Méry, s'en assurera la fabrication exclusive.

Qu'il s'agisse des A. Bollée fils, des Turcat-Méry, plus tard des Lorraine-Dietrich, les voitures signées des constructeurs de Lunéville jouissent sans cesse de la meilleure des réputations.

Mors

Le nom de Mors, inséparable de l'histoire des progrès de la télégraphie et des innombrables perfectionnements électriques, figure également glorieux, dans les annales de l'automobile.

De la pléiade de techniciens qui sans cesse collaborèrent aux travaux poursuivis à l'usine de Grenelle depuis l'année 1895, naquirent des

modèles de voitures qui comportaient, avec une année d'avance, la plupart des perfectionnements adoptés par les autres constructeurs, l'année d'après !

Les engins de Mors, rapides, silencieux, souples, furent à la vérité des précurseurs. Un client eut à leur égard cette très juste observation : « Quelque vite qu'aille une Mors, on a toujours l'impression qu'elle pourrait aller plus vite encore. »

Levegh et Fournier vont bientôt nous montrer que les vitesses simplement réalisées suffisent pour triompher !

Delahaye

La maison Delahaye, que dirigent aujourd'hui MM. Desmarais et Morane, est contemporaine de la première heure. Elle fabriqua des voitures dès 1894 et nous avons vu celles-ci participer à toutes les grandes épreuves, où elles se classent fort honorablement.

Dans Paris-Vienne, M. Varlet, ingénieur de la maison, fera une des plus belles vitesses, atteignant, avec une 20-chevaux, la vitesse moyenne de 80 kilomètres ! Après avoir été très longtemps partisans du très rationnel moteur horizontal, les constructeurs sacrifiant à la mode, adoptèrent le quatre-cylindres vertical dont sont munies aujourd'hui leurs très régulières et endurantes voitures de grand tourisme.

Decauville

Depuis longtemps popularisée par ses petits chemins de fer à voie étroite, la Société Decauville était, dès le début, séduite par l'avenir de l'automobilisme, et tandis que d'autres constructeurs engageaient dans les premières courses de puissants véhicules, les frêles *voiturelles* issues des ateliers de Petit-Bourg, près Corbeil, participaient avec succès aux grandes épreuves. On les vit débiter dans Paris-Amsterdam, et remporter, dans le Tour de France, les trois premières places de la catégorie, l'un des véhicules étant mené par un mécanicien expert qui, comme nous l'avons dit, allait devenir célèbre : Théry.

Au Crystal-Palace, en 1900, les voiturelles Decauville, parcouraient 1 000 milles sans un arrêt ! Record, à l'heure actuelle, encore imbattu !

Léon Bollée

Léon Bollée fut, comme l'on sait, au nombre des constructeurs de la toute première heure. Il tenait, par son père et son grand-père, au monde de l'automobilisme; mais, dès la fin de son adolescence, le jeune novateur se créa une situation toute personnelle et prépondérante par l'invention de ses fameuses voiturettes, qui, les premières, popularisèrent la locomotion nouvelle. Sa maison, qui, aujourd'hui, comporte d'importants ateliers de construction pour grosses voitures au Mans, recueillit, dès sa fondation, les plus hautes récompenses.

Dès 1889, on lui accorde la médaille d'or de l'Exposition du Champ-de-Mars. A Tours, en 1892, elle est mise hors concours; deux diplômes d'honneur lui sont décernés par les organisateurs de l'Exposition d'Anvers en 1894; deux grands prix au Mans, en 1899. En 1900, à l'Exposition universelle, la maison Léon Bollée est « hors concours »; Léon Bollée est fait chevalier de la Légion d'honneur.

C'est que, en effet, la progression industrielle avait été rapide, et, dans l'espace de quatre années seulement, de 1896 à 1900, les voiturettes Léon Bollée avaient remporté dans les courses dix-sept premiers prix!... Véritable record entre autres records!

Michelin

Il va sans dire que Michelin ne s'est pas laissé distancer. L'aurait-il voulu que fabricants et chauffeurs ne l'eussent pas toléré. Son pneumatique est effectivement devenu l'indispensable corollaire de la voiture automobile. Véhicules de course, de tourisme, engins de locomotion mécanique utilitaire en sont munis; la traction attelée l'a aussi adopté. Aussi, les usines de Clermont-Ferrand prospèrent-elles en proportion de l'industrie automobile :

En 1892, elles fabriquaient pour 450 000 francs de pneus de bicyclettes, disposaient d'une force motrice de 170 chevaux et d'une superficie de 5 000 mètres carrés.

Au milieu de 1898, c'est-à-dire six ans après, les mêmes usines, s'étendant sur 16 000 mètres carrés, emploient 4 000 chevaux de force et leur chiffre d'affaires atteint près de 5 millions!

Non seulement le produit de Michelin est opportun, utile, indispen-

sable, mais encore ses auteurs collaborent puissamment et intelligemment à sa vulgarisation, ne négligeant ni leurs soins, ni leurs peines, pour éduquer l'acheteur, publiant des instructions, rédigeant des conseils, sous la forme, agréable à lire, des fameux « Lundis », ouvrant même des cours publics !

Apportant ainsi un égal souci de bien faire, et dans ses procédés de fabrication, et dans l'éducation du consommateur, il n'est pas surprenant, dès lors, que la grande marque française jouisse, à l'heure actuelle, d'une renommée mondiale, et que ses produits, sous quelque latitude qu'on les utilise, n'attestent pas seulement l'excellence d'une fabrication inégalable, mais encore, par les instructions qui les accompagnent et en facilitent l'usage, laissent l'impression très forte d'une merveilleuse organisation et d'une conscience commerciale irréprochable.



AUX ARDENNES BELGES
HEATH, SUR VOITURE PANHARD, BAT DE
TRENTE MINUTES SUR 600 KILOMÈTRES
LE TRAIN LE PLUS RAPIDE DU MONDE.

Les autres marques

Mais tandis que les « vieux » de l'automobile ressentent les bienfaits de la faveur dont jouit, auprès du public, la locomotion nouvelle, de toutes parts se constituent ou se développent d'autres sociétés, qui prendront un rang honorable, parfois prépondérant, dans la pléiade de plus en plus nombreuse des industriels, spécialisés dans la fabrication des voitures sans chevaux. Ce sont les Georges Richard, Gobron-Brillié, Hurtu, Gillet-Forrest, Daniel Augé, Turgan et Foy, Tourand, Vinet, Henriod, Rochet, Rochet-Schneider, Vinot-Deguingand, etc., etc. A tous, ou pour ainsi dire, la célèbre maison Vve Longuemare fournit de merveilleux carburateurs — l'âme du moteur en somme ! — Lemoine, expert fabricant d'essieux, assure à tous aussi, la sécurité !

Enfin, dès la fin du mois de mars 1899, on avait pu lire dans les *Petites Affiches* l'annonce suivante :

Formation entre MM. Renault frères, d'une société au capital de 60 000 francs, ayant pour objet la *construction*, etc., de voitures automobiles. La raison sociale est Renault frères, 10, avenue du Cours, à Billancourt.

Ces débutants allaient prendre une place importante dans l'industrie !

Prépondérance et marasme de l'industrie automobile

L'industrie automobile française était donc prépondérante. Non seulement elle avait une pléthore de clients parmi les nationaux, mais encore son influence se faisait sentir puissamment à l'étranger, et tandis que, deux ans auparavant, nous exportions pour 4 million et demi de véhicules, le chiffre des exportations atteignait, en 1900, la somme considérable de près de 10 millions, l'Espagne étant notre meilleure cliente !... et l'Angleterre ensuite !

D'autre part, les industries tenant de près ou de loin à l'automobile, étaient fort bien traitées par le fisc. Il faut le reconnaître et signaler cette exception qui confirme, d'ailleurs, la règle habituelle...

En effet, la loi du 15 juillet 1880, relative aux patentes, ne comportait point de disposition spéciale concernant les nouvelles entreprises. Conséquemment, on raisonna par assimilation.

C'est ainsi que furent assimilés :

Les fabricants d'automobiles, aux carrossiers. Les marchands d'automobiles, aux... selliers-carrossiers qui livrent les voitures neuves issues des ateliers d'un constructeur et effectuent les réparations. Les loueurs d'automobiles, aux loueurs de voitures ordinaires.

Convenait-il, en présence de la situation que nous venons d'exposer, de considérer l'automobilisme et son industrie comme une source inépuisable de recettes et de fortunes faciles à réaliser ?

D'aucuns le crurent, sans approfondir la question, et les déboires qu'ils éprouvèrent justifiaient surabondamment que tout n'était pas pour le mieux dans le meilleur des mondes.

Une réaction se produisit et l'on cria au marasme de l'industrie. C'était évidemment exagéré, mais, dans une certaine mesure, compréhensible.

Dans ces mêmes *Petites Affiches*, qui enregistraient chaque jour la création d'affaires nouvelles, il n'était question aussi, à chaque page, que de malheurs.

La Société X... a fait la culbute; la Société Y... convoque ses actionnaires pour leur proposer une dissolution anticipée; la Société Z... n'est pas en faillite, mais elle vend ses ateliers, son matériel et tout ce qu'elle peut vendre. Si vous appelez cela une situation prospère ?

lit-on dans *la Locomotion automobile*.

C'est que, en effet, bien des gens se sont lancés à l'aventure, imaginant qu'il suffirait d'écrire sur sa porte « Fabrique d'automobiles » pour que la roue de la Fortune vienne en franchir le seuil.

Les véhicules bâclés à la hâte, sans souci des principes mécaniques, composés de pièces achetées çà et là, sans mise au point, se disloquaient entre les mains des premiers acquéreurs qui s'empressaient de se venger en discréditant la marque.

Et les grandes maisons seules avaient de la clientèle, seules elles réalisaient des bénéfices.

Mais il advint que les voitures de marque elles-mêmes se discréditèrent. Un intermédiaire déclare en 1900 :

Il est très difficile de vendre en ce moment. J'ai une X... de course 8-chevaux, quatre cylindres, type Paris-Amsterdam, à prendre neuve à l'usine au prix du tarif. Impossible ! Il y a quelques mois, cela faisait 10 000 francs de prime.

On incrimine à cette occasion la course.

Le sport a tué, dit-on, une industrie qui devait prendre une grande place dans la mécanique, la métallurgie.

Le constructeur, obligé de créer de nouveaux modèles, de plus en plus puissants, pour avoir des chances de triompher dans les épreuves inscrites au programme sportif, surchargé chaque année, déprécie, par ce fait même, ses modèles antérieurs qui ne satisfont plus aux exigences de la clientèle et déplaisent, par leur précoce vétusté, au snobisme des acheteurs.

Vitesse, tourisme et poids lourds

D'autre part, le grand public ne vient pas encore à l'automobile : il est effrayé par les prix, les délais de livraison, par la mode qui naît et passe aussitôt. Enfin et surtout, il attend les révélations de l'Exposition ! Comme si, du jour au lendemain, par le fait de l'ouverture de la grande foire industrielle, tous les problèmes économiques et mécaniques allaient être soudain solutionnés !

Toutefois, une orientation nouvelle tend à se préciser :

M. Gérard Lavergne la formule très judicieusement en ces termes :

La suppression des courses affranchira les constructeurs du lourd tribut qu'ils payent, et leur permettra de s'atteler à la besogne véritable, la réalisation économique d'une bonne voiture de tourisme et la fabrication par séries, qui est, croyons-nous, l'unique solution de la question, celle qui, si nous n'y prenons garde, nous sera ravie par l'étranger.

Attachons-nous à l'étude des transports en commun. Le développement des autres transports de ce genre, surtout des tramways électriques, a singulièrement réduit le nombre des voitures privées. Faisons profiter l'automobile, qui n'a pas de voie fixe à établir, de ces nouvelles habitudes... Encourageons l'emploi de l'alcool. Le jour où nous ouvrirons un débouché à un produit national, nous aurons pour nous les agriculteurs, qui sont légion et qui, s'ils savent faire entendre leurs doléances, savent aussi soutenir leurs clients.

C'était évidemment penser avec sagesse. Néanmoins, il fallait compter un peu plus que ne le faisait M. Gérard Lavergne avec le prestige de la vitesse ! Somme toute, les fabricants d'automobiles qui prospéraient étaient exclusivement ceux qui triomphaient dans les courses, et s'il est exact que le critérium de la rapidité fut toujours une publicité onéreuse pour les constructeurs, ce fut toujours aussi une réclame essentiellement productive.

Les avis sur cette grande question, dont dépend l'avenir de l'industrie, seront différents.

On les exprimera de part et d'autre avec une intransigeance compréhensible, mais outrée. Il en résultera une scission dans le « bloc » des dirigeants qui, pendant un moment, risquera de tout compromettre.

Le monde automobile. — Sportsmen, coureurs, clients

Mais, avant d'en arriver aux dissensions intestines, et après avoir, dans les lignes qui précèdent, exposé les doléances d'une catégorie de gens qui sont enclins à ne considérer l'automobilisme que sous les aspects d'une industrie pure, ayant pour conséquences exclusives l'amélioration des moyens de transport, il faut esquisser les physionomies très attrayantes de la pléiade d'hommes nouveaux, qui, pendant quelques années encore, allaient tenir à honneur de faire passer avant les intérêts commerciaux les questions purement sportives.

Oui, c'étaient bien des « sportsmen » dans toute l'acception du mot que ces Charron, ces de Knyff, ces Giraud, ces Lemaître, etc.

A la vérité, la plupart d'entre eux avaient de gros intérêts financiers dans diverses sociétés de construction ou de vente ; mais sitôt au volant d'un véhicule, le commerçant oubliait sa raison sociale pour n'être plus qu'un adversaire courtois du tournoi sportif auquel il allait prendre part.

Les circonstances firent plus tard, par la force même des choses, qu'à la gloire du conducteur, se substitua celle du fabricant. Gordon-Bennett avait institué une course de gentlemen ; l'opinion publique, par son irrésistible influence, en fit un concours industriel, où la réputation des nations était en jeu, concours dont l'issue finirait par avoir des conséquences désastreuses, si d'avisés clairvoyants n'y mettaient bon ordre...

... Mais nous n'en sommes pas encore là :

On fait du sport, du sport pur dans cette pléiade audacieuse et animée d'un généreux élan désintéressé, qu'on appelle le monde automobile des sportsmen-coureurs.

Les gazettes de l'époque n'hésitent pas à parler d'eux : leurs faits et gestes sont encore considérés par les professionnels de la presse spéciale comme de l'*information* et non comme de la *publicité*..., nuance si l'on veut, mais nuance significative.

A la vérité, ces sportsmen sont souvent les héros de bonnes histoires, d'aimables aventures qu'ils aiment à narrer.

On leur prête des propos ; on leur attribue des exploits et déjà s'ouvre l'inépuisable mine aux souvenirs du temps passé, tandis que s'exploite fructueusement le filon des anecdotes de l'ère présente.

Charron défraye depuis longtemps la chronique : ce champion du cyclisme, après avoir méprisé l'automobilisme « qui n'était pas du sport », a pris goût à la chose :

Son initiateur fut Mouter :

Un jour, en 1896, Mouter menait en voiture Charron jusqu'à Fontainebleau ; mais, à peine arrivé, voici que Mouter, souffrant, est obligé de regagner Paris par le train. Et Charron reste seul avec la voiture qu'il s'agit de ramener.

Au lendemain matin, Charron s'efforce d'allumer les brûleurs, de mettre en route le moteur. Il y parvient, non sans peine, et le voilà zigzaguant sur la route. La machine réclame de l'huile, et comme Charron imagine que rien n'est trop bon pour le moteur, il se dispose à acheter de l'huile d'olive... Heureusement, un mécanicien, rencontré par hasard, le renseigne... et c'est pourquoi le graisseur n'emporta que de l'huile minérale, qui faisait d'ailleurs bien mieux son affaire.

Six mois après, Charron entreprenait d'aller courir Marseille-Nice en compagnie de Gougoltz. La voiture marchait mal. Lemaître avait bien conseillé à son concurrent de roder les soupapes, mais Charron ignorait

où elles se trouvaient !... Finalement, l'on versa dans l'Estérel, ce qui était peut-être une solution.

Avec l'année suivante, 1898, Charron se révélait mécanicien consommé en menant à la victoire, dans cette même épreuve devenue annuelle, sa vaillante Panhard.

Mais où le jeune sportsman confirma ses qualités extraordinaires d'habile conducteur, au lendemain de ses prouesses du Tour de France, c'est à l'occasion de la « pipe » offerte à un concurrent dans le Circuit du Sud-Ouest. L'histoire de la pipe est restée légendaire.

C'était la veille de l'épreuve : les coureurs se trouvaient réunis dans la cour de l'hôtel, où l'on avait remis les véhicules et chacun considérait, avec une curiosité empreinte d'un certain respect, la fameuse voiture d'un concurrent, quatre cylindres, deux vitesses, qui faisait 20 chevaux de force.

Charron n'avait qu'une 12 chevaux Panhard-Levassor.

Une idée folle lui passa par l'esprit.

Non seulement, déclara-t-il à son adversaire, je pense te battre, mais encore je te dépasserai en vitesse, et pour te le prouver, je m'en vais, de ce pas, acheter une pipe : lorsque ma voiture dépassera la tienne, elle le fera si facilement, que je te passerai la pipe à toi, ou plutôt à ton mécanicien, en vitesse, et à 70 à l'heure.

Ce fut avec une certaine émotion que les sportsmen, témoins du pari engagé, attendirent le lendemain.

La course a lieu. A Tarbes, Charron avait trois minutes de retard, mais après Tarbes, sur la route de Resde, le concurrent, qui roulait à belle allure, entend corner ; un coup d'œil rapidement jeté en arrière lui apprend que Charron est derrière lui... et Charron, en effet, gagne du terrain. Les deux adversaires sont roue à roue, puis, finalement dans un bel effort de moteur, la Panhard-Levassor triomphe de la 20 chevaux, et Charron, très calme, très sûr de lui, passe au mécanicien du vaincu la fameuse pipe promise !

Charron devait, 100 kilomètres plus loin, briser ses quatre roues en bondissant sur un dos d'âne, sans se faire de mal, d'ailleurs... mais le plus joli, c'est que le soir, rentré à l'hôtel, Charron retrouvait sous son oreiller... la pipe désormais historique que le détenteur, scrupuleusement, lui restituait !

Charron aimait les matches. On lui en offrit. Il les accepta le plus souvent. Toutefois, ses adversaires firent parfois défaut. C'est ainsi que le

champion attendit vainement le célèbre Winton, chauffeur américain qui, à plusieurs reprises, le défia en paroles, mais ne s'aligna jamais !

Quant à Girardot, expert chauffeur, il synthétisa assez exactement la malchance. On le connut longtemps, dans le monde des sports, sous le qualificatif, somme toute élogieux, de *l'éternel second*, rang honorable que beaucoup n'occupèrent qu'à de rares exceptions et qui fut, semble-t-il, monopolisé par Girardot.

Un écho pittoresque du *Vélo* donne avec précision l'impression du maximum de guigne qui peut s'abattre en une journée sur un sportsman : Ce maximum affecta naturellement Girardot ; qu'on en juge !

M. Girardot quittait l'autre soir, à quatre heures, l'avenue de la Grande-Armée, se rendant à Fontenay, en automobile. Avenue Daumesnil, le caoutchouc de sa pompe s'étant détaché, son moteur s'échauffe et se cale. Il parvient à ramener sa voiture chez lui. Il saisit sa motocyclette. Au bout de 500 mètres, son pneu éclate. Exaspéré, il revient chez lui, prend sa bicyclette. Il repart. Tout va bien. Il traverse le bois de Vincennes. Il est à 3 kilomètres du but. Un choc. La bicyclette est allée tamponner un couple d'amoureux dont le rêve n'a pas été distrait... par le grelot de la machine.

M. Girardot arrive à pied à Fontenay, après avoir épuisé tous les moyens de locomotion.

Il devait aller le soir même au Théâtre-Français voir jouer : *Il ne faut jurer de rien*.

Les anecdotes

Il court d'amusantes anecdotes sur les chauffeurs et leurs engins.

Quelques-unes sont peut-être vraies...

Emmanuel Arène, dans *le Figaro*, raconte comment un policeman américain, voyant s'échapper un criminel sauta dans une automobile qui passait et rattrapa, en quelques tours de roues, le fuyard !

Le Vélo assure que, à Madrid, l'acteur populaire, Pepe Riquelme, arrivé en automobile à la chapelle de Las Escualas dias, demanda au curé de bénir son pétrole. Et comme le prêtre hésitait, l'artiste le convainquit par ces arguments :

L'Église bénit les machines à vapeur et les machines électriques. Le pétrole, Monsieur le curé, est une œuvre de Dieu. Comment lui refuser la bénédiction au nom de saint Antonin Abad, protecteur des animaux domestiques, puisqu'il est destiné à épargner des peines et des fatigues sans nombre aux pauvres bêtes !

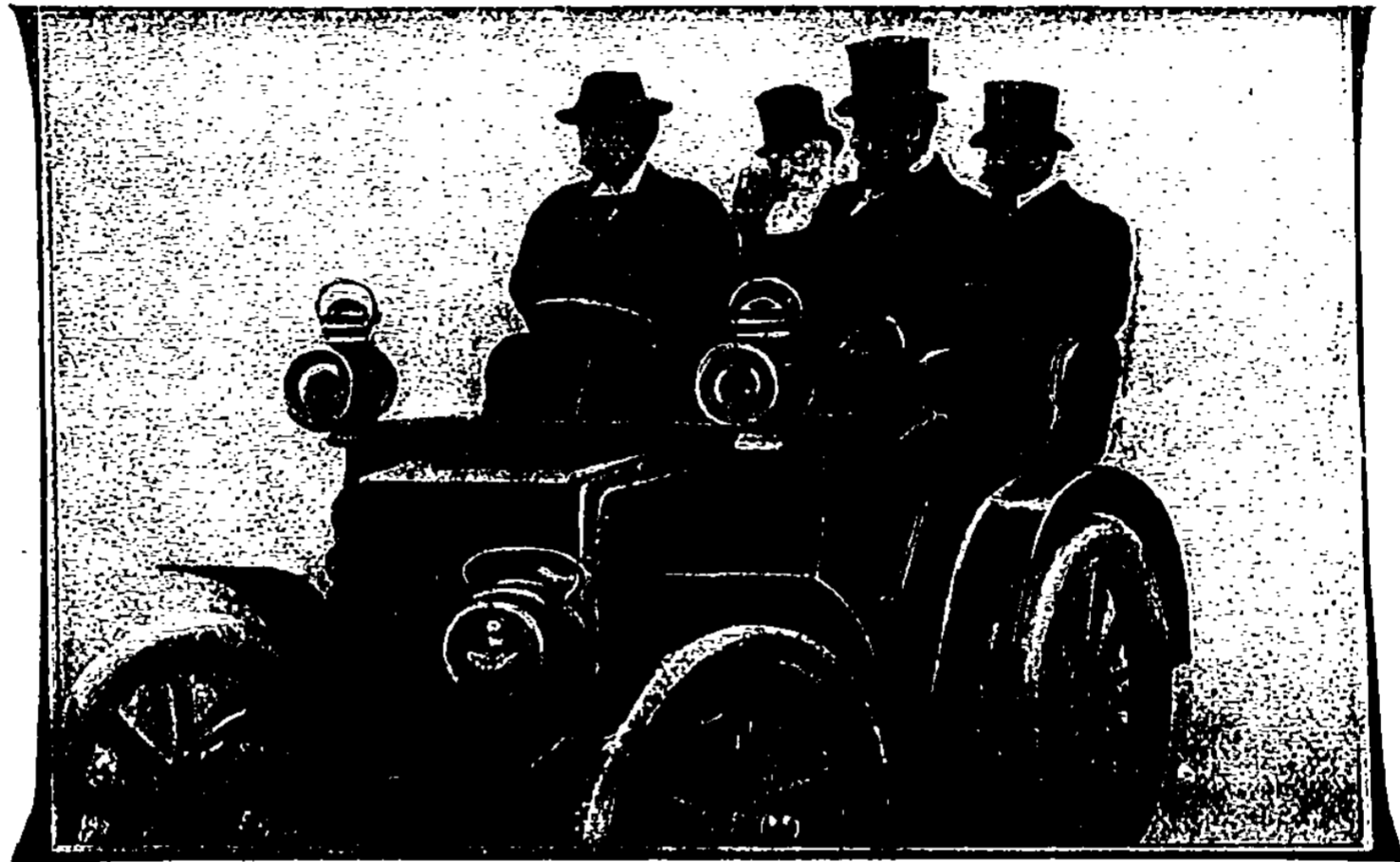
Un journal de Vienne, raconte l'histoire suivante :

Un chauffeur voulait traverser le Danube à Melk, sur un bac, avec une auto de 6 chevaux ; mais le passeur ne savait combien lui faire payer, le tarif ne prévoyant pas encore

les véhicules de cette sorte. Finalement ne sachant que faire, il lui demanda seulement cinq sous « pour une voiture à bras, chargée et poussée à bras » !

Les rois chauffeurs!

La jeunesse, la bourgeoisie aisée, les sportsmen, l'aristocratie devenaient de plus en plus les adeptes fervents de l'automobilisme. La loco-



S. M. LEOPOLD II ROI DES BELGES
(PANHARD-LEVASSOR. — PNEUS MICHELIN)

motion nouvelle devait effectuer aussi sa séduction sur les personnalités de haut rang :

Les hommes politiques, français, anglais, allemands, laissent annoncer leurs intentions de s'adonner à l'automobile : MM. J. Balfour, Léopold Canning, membres du Parlement anglais; Dupuy, Baudin, ministres en France, vont faire leurs débuts. Mieux encore, les princes et les souverains sacrifieront à la mode!

La mode ou les nécessités leur feront adopter des véhicules de divers constructeurs, mais tous s'assureront la sécurité en adoptant une seule marque de bandages..., si bien que le Michelin après avoir été proclamé le « roi des pneus » méritera le qualificatif de « pneu des rois ».

Dès 1896, le prince de Galles s'était révélé fervent amateur. La Compagnie Daimler lui livra sa première voiture en 1900.

L'éclectique Guillaume II ne saurait rester en retard et commande, au

prix de 30 000 francs, à la Berliner Morgenpost, un véhicule à quatre places susceptible, assurent les constructeurs, de faire une vitesse de 95 kilomètres en palier !

Le roi des Belges est déjà, depuis quelques mois, client assidu de la France. Il avait fait ses débuts dans la voiture que conduira Girardot dans la coupe Gordon-Bennett, et avec laquelle, un peu plus tard, M. Raphaël Cahen d'Anvers, versera dans une descente, trouvant malheureusement la mort à l'issue de cet accident. S. M. le shah de Perse était client de Serpollet ; le roi Carlos se fournissait chez Panhard et chez Peugeot. Seul l'empereur d'Autriche demeurait réfractaire au progrès.

Trois de ses généraux, qui suivaient des manœuvres en automobile ayant versé, il crut même devoir interdire l'emploi de ces véhicules dans l'armée, ce qui fit dire à un chroniqueur ironiste :

Il est probable que si, un de ces jours, trois généraux sont victimes d'accidents de cheval, le même empereur interdira l'emploi des chevaux dans ses régiments de cavalerie.

Les grands morts de l'année : Daimler, Lenoir

Par un triste retour des choses d'ici-bas, tandis que l'automobilisme, en dépit de ses adversaires et de ses détracteurs, faisait superbement la conquête pacifique de tous les milieux répartis de bas en haut de l'échelle sociale, la mort venait frapper deux de ses promoteurs ; deux hommes qui, par leur découvertes, avaient, pour l'avenir, immortalisé les noms qu'ils portaient : Daimler et Lenoir.

Gottlieb Daimler, au mois de mars, était enlevé dans sa soixante-sixième année, succombant alors qu'il paraissait encore plein de vigueur aux conséquences d'une maladie de cœur dont il souffrait depuis longtemps.

Cinq mois après, en août, Étienne Lenoir s'éteignait doucement dans sa modeste propriété de Varenne-Chennevières, près de Paris, à l'âge de soixante-dix-huit ans.

... Et c'est à peine si les journaux, autres que ceux appartenant à la presse sportive, consacrèrent quelques lignes nécrologiques à ces deux êtres auxquels on devait d'avoir absolument révolutionné les conditions de la locomotion moderne !

La guerre aux automobilistes : l'arbre de Cabourg

Il n'est pas exagéré d'affirmer que le siècle qui commence ne le cède en rien sur le chapitre des ennuis et des vexations suscitées aux chauffeurs, au siècle qui finit.

Une mentalité toute spéciale anime les autophobes, ennemis de la locomotion automobile, plus parce qu'elle est nouvelle que parce qu'elle leur déplaît :

Le fameux « cela ne s'est jamais fait jusqu'à présent, monsieur ! » que Joseph Prudhomme légua au pharmacien Homais, lequel transmet l'axiome à tous les sous-vétérinaires de chef-lieu de canton, est devenu l'argument péremptoire devant lequel il faut s'incliner :

... Et les imaginations hostiles de faire des trouvailles!!!

Comiot, venu en motocycle à Dieppe, va chercher sa valise, expédiée par le train.

On l'arrête à la gare... (ceci se passe en 1899... nous sommes en plein procès de Rennes et l'on recherche l'agresseur de M^e Labori).

Comiot a les mains noires et une casquette... C'est un être suspect. On ouvre sa valise... elle contient un revolver et, paraît-il, toute une provision de cartouches aux formes particulières.

... Des cartouches ? fait Comiot surpris, tandis que le commissaire spécial l'interroge.
— Oui, ces choses-là...

Et le magistrat de désigner du doigt les soupapes de rechange, qu'en chauffeur prudent, Comiot a jointes à son bagage !

... Une vieille dame écrit au *Journal de Versailles* et propose :

... Ne pourrait-on pas avoir en réserve dans les postes de police, de grandes lattes en bois, garnies de clous, qu'on jetterait sous les roues des automobiles afin de crever leurs pneumatiques et de les contraindre à s'arrêter?...

C'est évidemment d'une ingéniosité remarquable, mais voici mieux encore, car, ne l'oublions, pas c'est la guerre, la guerre aux chauffeurs, la guerre avec toutes ses embûches, ses accessoires meurtriers, ses ruses...

Un jour, en se rendant à Cabourg, M. Vinet découvrait, aux abords d'une gracieuse villa, certain arbre scié à la base et rattaché à la souche par une charnière qui permettait d'abaisser à volonté ledit arbre en tra-

vers de la route au moyen d'une corde lâchée... Une simple manivelle à tourner, le tour était joué.

C'était aller un peu loin :

L'autorité saisie d'une plainte en règle refusa néanmoins d'intervenir :

— Suis-je chez moi oui ou non ?... avait demandé le propriétaire de la villa « La Divette » et aussi de l'arbre.

— Oui répondait l'autorité.

— Ai-je le droit de scier chez moi un arbre par la base, de l'attacher par une corde et d'enrouler la corde autour d'une manivelle ?

— Oui, répondait encore l'autorité...

Le ridicule fit ce que la justice était impuissante à obtenir.

L'homme à l'arbre capitula. C'est qu'en effet la presse locale s'était emparée de l'événement pour le transformer en scandale :

— Demandez le scandale de Cabourg, le guet-apens de la route de Dives! criait-on sur la plage.

Les bardes locaux, raconte Pierre Lafitte dans *le Vélo* de l'époque, accordèrent leur lyre et l'on vint chanter sous les fenêtres de l'autophobe cette pittoresque complainte :

MAUDITE AUTOMOBILE

CHANSON D'ACTUALITÉ

*Paroles sans musique pour guitare avec accompagnement de teufs-teufs
et de moteurs à pétrole*

Gastibelza, l'homme de la Divette

Chantait ainsi :

Hélas? pour moi plus de joie et de fête;

Rien que souci!

La voyez-vous, courant vers Varaville,

La bride au cou?...

Le bruit que fait l'horrible automobile,

Me rendra fou.

La nuit, je veille au pied de ma guillotine,

Gardant le fort;

Mais ce métier, sans peine on le devine,

M'embête fort!

Mon nez rougi coule, à l'aube tranquille,

Comme un égoût!...

Le bruit que fait l'horrible automobile,

Me rendra fou.

Qu'ai-je entendu?... La machine... C'est elle!

Mort et poison!

A moi Guérin! Mais non. C'est le bruit d'ailes

D'un hanneton.

Je voudrais être au désert, dans une île,

Je ne sais où!

Le bruit que fait l'horrible automobile,

Me rendra fou.

Depuis sept jours pendait dans la rivière,

Mon hameçon;

Enfin je vois à la ligne meurtrière

Mordre un goujon!...

Soudain ce bruit!... Adieu, goujon! Il file,

Gagne son trou!

Le bruit que fait l'horrible automobile,

Me rendra fou.

Près de mon arbre, oh ! combien je m'ennuie Chacun vient là.	Je sommeillais !... Un monstre, à l'œil im-
Monsieur le maire, oh ! je vous en supplie, Proscrivez-là !	Fils de l'enfer, [mense, Surgit du sol, sur ma tête il avance Sa main de fer.
Mais il s'en va... riant ! Jusqu'à l'Édile De moi se fout...	En me disant : Écoute, esprit fertile : « Flou, flou, flou, flou »
Le bruit que fait l'horrible automobile, Me rendra fou.	Le bruit que fait l'horrible automobile, M'a rendu fou.

Il faut savoir gré au modeste journal de Cabourg d'avoir eu à la fois l'audace et le désintéressement de prendre en main la défense des chauffeurs. Car, de tous côtés, à tort souvent, à raison parfois, on incrimine ceux-ci des pires désastres.

Voici M. A. de Saint-Albin, dans *le Figaro*, qui décrit à propos de la saison à Deauville, la tristesse que lui inspirent tirs aux pigeons et automobilisme.

Ce chagrin (le tir au pigeon) n'est pas le seul, j'en ai un autre : le bulletin journalier des accidents d'automobile. Lundi, la route de Deauville à Cabourg offrait un coup d'œil lamentable : on n'y voyait que voitures versées, automobiles en panne... Sur tout le parcours, effrayés par les locomotives en délire, poursuivant leur course vertigineuse, les enfants, les chiens, les oies et les canards s'échappaient affolés. C'était un sauve-qui-peut général.

Et si l'on remarque qu'à la page suivante, sont imprimées ces lignes payées au poids de l'or :

On ne lutte plus avec le pneumatique Michelin : aujourd'hui tous les chauffeurs qui veulent gagner des courses ou accomplir de longs voyages ont adopté ces bandages.

... Une preuve de la solidité d'une voiture automobile et de sa bonne construction, c'est incontestablement le classement qu'elle obtient dans les courses auxquelles elle prend part. Or, dans Paris Saint-Malo, les voitures Mors ont pris les deux premières places.

On est tenté d'admirer le bel éclectisme d'un journal où les opinions sont évidemment libres de s'affirmer... ou alors de déplorer la générosité — exagérée — d'industriels qui portent leur argent à leurs pires adversaires.

Hélas, la science de la réclame est une science mystérieuse qu'il est intéressant d'étudier, mais presque impossible de comprendre.

Qui nous dira le « pourquoi » du succès de certaines formules ? Qui nous expliquera les motifs de la popularité de tel ou tel personnage, objet, dessin, synthétisant un produit à vendre ?

D'autre part, l'automobiliste, fabricant ou client, est taillable et corvéable à merci.

Un motocycliste écrase deux canards.
On lui porte à payer la note suivante :

	Francs.
Un canard.	7,50
Une cane	7,50
Les œufs qu'aurait pondu ladite cane.	7,50
Les canetons qui seraient nés desdits œufs.	7,50
Au total	<u>30,00</u>

Étourdissante, admirable, historique facture. Il se trouva en Normandie un juge de paix pour l'approuver!

Et mieux vaut en rire, après tout.

L'Administration : la menace du gros numéro

Les pouvoirs publics, au surplus, semblent tout disposés à faire chorus avec la foule des ennemis de l'automobile, et dès le mois de janvier, il est question de numérotter les voitures dont la vitesse excédera 30 kilomètres à l'heure. Cette innovation ne sera cependant pas mal accueillie dans les milieux intéressés. On estime que ce sont les quelques « chauffards » imprudents qui seuls provoquent l'animosité de la foule; que la généralité gagnera à cette mesure qui permettra de séparer le bon grain de l'ivraie!

L'exemple nous est donné par l'étranger : partout on réglemente la vitesse des voitures, et si l'Espagne se contente de prescrire un maximum de 28 kilomètres à l'heure, l'Italie songe à faire placer à l'arrière une plaque mentionnant nom et adresse du propriétaire; la Belgique enfin prescrit l'obligation d'avoir en avant et en arrière un numéro de 40 centimètres de hauteur.

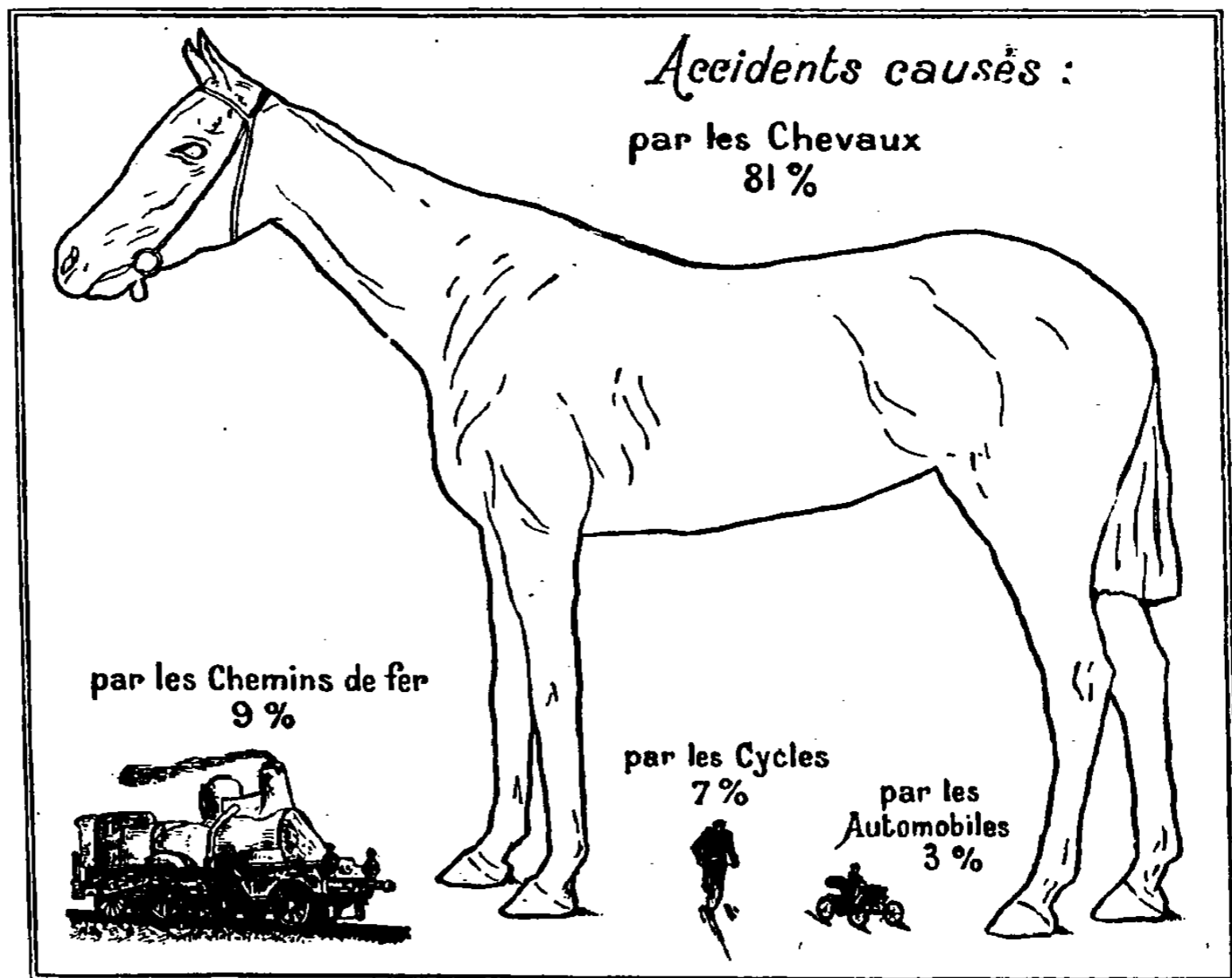
On prête au ministre des travaux publics, M. Pierre Baudin, des intentions... qu'il n'a jamais eues, notamment celle de placer tous les 50 kilomètres des barrières sur les routes!

M. Pierre Baudin se contente de constituer une commission, par arrêté du 26 mars, en vue de déterminer les règles de la circulation. Il la compose des personnes suivantes :

MM. Jozon, conseiller d'État, président, Forestier, Mourier, Michel Lévy, Collomb, de Zuylen, A. Ballif, Krebs, Pierre Giffard, Darzens, membres; Walckenaer, rapporteur.

Et l'on a confiance dans les décisions sages que ne manqueront pas de prendre ces administrateurs doublés de sportsmen.

Mais voici que survient un regrettable accident à la Croix-de-Noailles au départ de l'épreuve Paris-Roubaix, et le gouvernement, affolé, cédant à la pression de la presse politique, d'interdire toute course, tandis que d'urgence sont convoqués les fonctionnaires et les membres des commissions spéciales avec, pour mission, d'élaborer rapidement des règles restreignant



LA STATISTIQUE PAR L'IMAGE

(La France automobile.)

le droit de circulation des automobiles et prévenant les accidents... ce qui nous reporte à un siècle en arrière, à l'époque où *l'Ami des lois* du 27 ventôse an VIII suggérait aux sociétés savantes d'offrir un prix à quiconque trouverait « le meilleur moyen d'empêcher les cabriolets d'écraser les gens » !

Cependant le calme succède à l'orage et en présence de l'intérêt général, gravement compromis par l'interdiction des courses, on autorise derechef celles-ci.

Toutefois, le chauffeur coupable ou supposé tel, d'imprudance et d'excès de vitesse, sera rigoureusement poursuivi, condamné.

On frappe un peu au hasard et la tyrannie de la contravention est à son apogée.

Il en coûte cher de déplaire aux agents :

On présente aux automobilistes condamnés des notes à payer du genre de celle-ci :

	Francs.
Amende.	10,00
Décimes.	2,50
Frais de justice.	12,03
Signification du jugement.	4,90
Frais d'extraits et d'arrêts.	0,25
Timbre de quittance.	0,25
Commutation d'une peine de trois jours de prison.	31,25
Au total	61,18

Car il va sans dire que le crime d'excès de vitesse est, le plus souvent, puni de prison.

En outre, on songe à augmenter les impositions. On applaudit à la proposition de M. Coutant, député, qui consiste à accroître la taxe des voitures d'une somme de 5 francs par cheval-vapeur.

Et ces vexations, exagérations, les abus de certains chauffeurs, la partialité de certains représentants de l'autorité, tout cela provoque un énervement, fait naître des discussions, détermine des brouilles : l'automobilisme va passer par une crise morale... nous l'avons déjà soupçonnée : la voici qui éclate.

Les dissensions intestines à l'Automobile-Club

Que se passe-t-il donc à l'Automobile-Club de France, questionne *la Locomotion automobile* du 24 mai 1900. On parle de « demander des explications au sujet des rapports existant entre l'Automobile-Club et la Société civile, propriétaire de l'immeuble de la place de la Concorde : qu'est-ce que cela veut dire ? »

Cela veut dire que certains membres du Cercle en ont assez d'entendre appeler Aristide : le Juste !

Si nous payons 200 francs par an, disent-ils dans *le Soir*, qui leur ouvre ses colonnes, ce n'est certes pas pour être les invités soi-disant d'un généreux donateur qui se croit chez lui parce qu'il a largement ouvert les cordons de sa bourse aux débuts, aux premiers jours pénibles de la place de l'Opéra, parce qu'il a, pour faire l'acquisition de l'hôtel Pastoret, notre domicile actuel, versé les deux tiers des fonds.

Ces sous-entendus s'aggravaient d'un autre argument :

Le baron de Zuylen de Nyevelt est un galant homme, il ne compte que des sympathies, mais il est Hollandais. Cette anomalie ne peut durer et pour la faire cesser, nous allons demander l'application de la loi du 10 avril 1834, modifiée par la loi du 21 mars 1884, sur les associations qui dit : Pour faire partie du bureau, il faut être Français et jouir de ses droits civils et politiques.

La guerre était donc déclarée.

A la vérité, la question de la nationalité du président de l'Automobile-Club n'était qu'un prétexte. Nul ne songeait sérieusement à demander le départ d'un homme qui, par son attachement à la France était plus que digne d'être Français, qui, par son dévouement à la cause automobile et les précieux appuis moraux et financiers qu'il n'avait jamais hésité à lui prêter, méritait la reconnaissance de tous ceux qui l'avaient approché, le respect et la considération de tous ceux qui avaient eu affaire à lui.

On mettait cinq ans à s'apercevoir que le baron de Zuylen était étranger... délai un peu long !

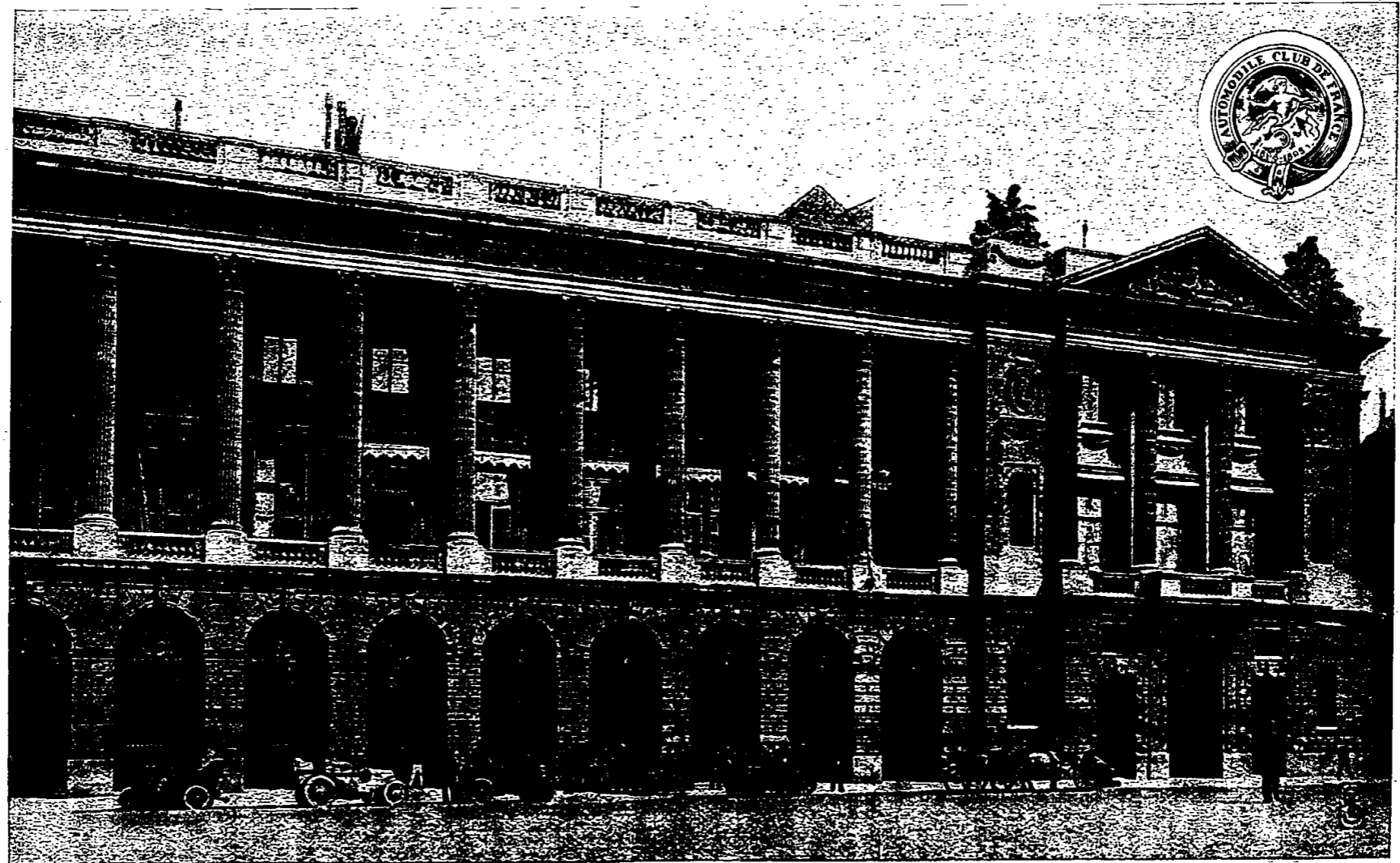
La réalité était la suivante : il existait des divergences de vues dans le sein du Comité dirigeant.

Certes, il ne s'agissait point de questions politiques, encore que certains collègues aient été sur le terrain parlementaire d'irréductibles adversaires, mais d'aucuns reprochaient à la grande association de ne pas se préoccuper suffisamment des intérêts de la confrérie des chauffeurs ; de n'intervenir que modérément auprès des pouvoirs publics, lorsque ceux-ci abusaient de leur autorité ; d'autres, par contre, imputaient la responsabilité des persécutions exercées contre les automobilistes, au Cercle, qui préconisait, organisait des courses de vitesse, sans souci de l'animosité publique.

Il eût fallu, pour juger sainement la question, procéder avec calme et surtout ne point prétexter de vexants arguments pour ouvrir le feu du combat ! A plusieurs années de distance, aujourd'hui, si l'on envisage la situation de l'Automobile-Club en 1900, il semble que les griefs invoqués de part et d'autre étaient bien faciles à résoudre à la satisfaction générale.

L'effervescence du moment ne le permit point. Il en est souvent ainsi dans la vie et nos grandes perturbations politiques ou sociales n'ont été commentées avec impartialité que par les historiens des siècles suivants !

Le discours que prononça le baron de Zuylen à l'assemblée générale du 27 mai 1900, discours plein de tact, d'adresse et de modération, fut d'un excellent effet et sauva tout au moins les apparences.



L'AUTOMOBILE-CLUB DE FRANCE
LA FAÇADE (PLACE DE LA CONCORDE)

Néanmoins, l'opposition avait son siège fait à l'avance !

Le danger fut grand : une assemblée générale extraordinaire, convoquée par une poignée de mécontents, nommant elle-même son président et son bureau, entraînée par quelques hommes décidés, aurait peut-être réussi à culbuter le Conseil d'administration et le Comité, mal préparés à cette attaque brusque, et aurait anéanti une œuvre de cinq années.

Il n'en fut rien, et il ne faut pas craindre de dire : heureusement.

Certes, nous voulons admettre que les adversaires étaient animés des meilleures intentions, qu'ils ne visaient point les personnes, mais l'ensemble d'une gestion orientée dans une direction qui ne leur convenait pas.

La défaite de l'Automobile-Club aurait néanmoins été fatale à l'industrie et au sport automobile.

Elle n'eut pas lieu, tant mieux.

Le Moto-Club

Au lendemain de l'assemblée générale annuelle, un certain nombre de membres du Comité décidaient d'envoyer leur démission au président du Cercle.

Les dissidents fondaient une société nouvelle d'encouragement à l'automobile qui n'était pas un cercle, mais une association amicale et professionnelle intitulée *Moto-Club de France*, société d'encouragement pour le développement de l'industrie automobile.

Les adhésions étaient reçues au *Vélo*, 2, rue Meyerbeer.

C'était la rupture : la rupture non seulement avec Pierre Giffard, l'un des plus anciens apôtres de la locomotion mécanique, l'un des fondateurs les plus notoires de l'Automobile-Club, mais aussi la rupture avec l'organe quotidien le mieux apprécié de la presse spéciale, le plus lu, possédant la plus haute influence : *le Vélo*.

On jugea à sa valeur l'importance du danger dans les milieux industriels et sportifs restés fidèles à l'Automobile-Club.

L'opportunité d'un organe officieux ayant pour mission de soutenir et de défendre les intérêts de l'ancien groupement, au besoin de faire échec à la prépondérance du *Vélo* qui passait, avec son rédacteur en chef, dans le camp adverse du Moto-Club, apparut immédiatement.

Restait à réunir le capital nécessaire pour lancer la nouvelle publica-

tion et surtout à trouver l'homme capable de mener à bien cette délicate opération.

La presse sportive en 1900

La presse sportive, en 1900, était et surtout pouvait être une force.

On l'accusait d'avoir provoqué les dissensions intestines précitées. Son influence, exercée différemment, pouvait aussi rétablir l'ordre et ramener le calme.

Quels étaient donc les principaux organes où se traitaient spécialement les questions intéressant ce monde nouveau et sans cesse accru de sportsmen et d'industriels inféodés à l'automobilisme.

On pourrait en compter trois catégories :

Tout d'abord la plus ancienne, celle comprenant les revues scientifiques et publications sérieuses ayant pour formule habituelle l'examen des problèmes mécaniques envisagés, soit au point de vue purement technique, soit au point de vue utilitaire ou même d'économie sociale.

C'est ainsi que *la Revue britannique*, *le Génie civil*, *la Nature*, présentèrent dès ses premiers débuts l'automobilisme à leurs lecteurs. On trouva plus tard des commentaires de la locomotion nouvelle dans *le Technologiste*, *la Revue encyclopédique*, *le Magasin pittoresque*, *la Science française*, *le Journal des inventeurs*, *l'Année scientifique*, etc. etc. ; toutefois ces publications ne parlaient qu'à titre exceptionnel des inventions relatives à la conception des voitures sans chevaux. *Le Technologiste*, cependant, tenait en haute considération les études de moteurs poursuivies par les spécialistes.

De l'époque intermédiaire où la vie sportive, due au développement du cyclisme, allait permettre l'apparition de journaux consacrés particulièrement à la locomotion, il faut retenir les organes tels que *le Véloce-Sport de Bordeaux*, *la Bicyclette*, née au lendemain de la course Paris-Brest, *la Revue des sports*, *l'Industrie vélocipédique et automobile*, voire même les publications plus jeunes, telles que *les Petites Annales illustrées du cycle et de l'automobile*, *l'Écho de la pédale et de l'automobilisme*, *l'Écho du cycle* et *l'Auto-Vélo*, hebdomadaires, bi-mensuels ou mensuels, illustrés ou non, somme toute, d'importance relative et de notoriété très restreinte, peu familiarisés — à quelques-uns près — avec l'automobilisme et considérant ce sport, qui était à peine une industrie, comme insuffisant pour alimenter les colonnes du journal dans lesquelles la bicyclette tenait une place prépondérante.

« La Locomotion automobile ». — « La France automobile ». — « Le Chauffeur »

La première publication spéciale, traitant exclusivement de l'automobilisme, parut en décembre 1894, et s'intitula : *la Locomotion automobile*.

Pierre Giffard salua son apparition de cette lettre-préface à son fondateur :

Paris, le 1^{er} décembre 1894.

Mon cher docteur,

Vous me demandez de vous écrire quelques lignes de préface.

Avec grand plaisir.

Le problème à l'étude duquel vous allez vouer votre journal est de ceux qui me passionnent depuis des années. Il comporte trois termes, tous très intéressants pour la société moderne.

1^o La renaissance des routes de notre belle France ;

2^o L'économie dans la locomotion ;

3^o La fin du cheval, animal coûteux et inintelligent.

Soyez le bienvenu dans la lice, où j'ai eu le plaisir de sonner l'appel.

Et cordialement à vous,

Pierre GIFFARD.

La Locomotion automobile, rédigée par une pléiade d'ingénieurs et de techniciens, adopta des allures de revue scientifique, où furent discutés les plus grands problèmes de la mécanique ; elle se spécialisa sans cesse dans le domaine de la science.

Une concurrence devait lui naître l'année suivante.

M. Paul Meyan, secrétaire général de l'Automobile-Club, fondait, en 1896, *la France automobile*, qu'il intitulait « organe officiel de l'automobilisme et des industries qui s'y rattachent ».

La formule de la nouvelle publication n'avait rien de rébarbatif.

Elle donnait une large place à l'information ; l'illustration était la bienvenue, et l'anecdote aimable, amusante, voisinait avec le document.

M. Paul Meyan était, à la vérité, un sportsman compétent et un journaliste de profession.

On lui devait la fondation d'un des plus anciens journaux de sports, *l'Aviron*. Après avoir collaboré à *la Bicyclette*, il était entré au *Matin* pour y créer la première rubrique sportive, qui ait jamais figuré dans un journal quotidien. M. Magnard lui avait ensuite ouvert *le Figaro*, où Paul Meyan donna longtemps d'intéressants articles, concernant le sport en général et l'automobilisme en particulier.

M. Sabatier, propriétaire de *l'Éclair*, avait, sur les instances de Meyan,

consenti à soutenir pécuniairement *la France automobile*. Le commanditaire n'eut pas à sortir d'argent, ce qui est étrange pour un commanditaire, car la jeune revue put, dès son apparition, se suffire à elle-même, récupérant largement ses frais de publication, par les abonnements et la publicité.

Vers cette même époque, M. Louis Lockert, l'éminent ingénieur qui dirigeait *le Technologiste*, transforma titre et revue, pour donner naissance au *Chauffeur*, qui marcha sur les brisées de *la Locomotion automobile*.

Peu après, M. Baudry de Saunier fondera avec l'appui de Mme Vve Dunois, éditeur, *la Locomotion*, important hebdomadaire technique, qui, changeant bientôt de titre, se popularisera sous le nom aujourd'hui fort connu de *La Vie Automobile*.

Telles étaient les publications périodiques, qui, dès leurs premières années, occupèrent une place prépondérante et jouirent d'un grand crédit auprès des industriels et des sportsmen intéressés à l'automobilisme.

« Le Vélo » et le « Journal des sports »

Nous arrivons à la troisième catégorie de nos journaux spéciaux : les quotidiens.

Ils étaient peu nombreux : deux, qui se faisaient d'ailleurs une guerre acharnée, mais dans lesquels le sport automobile n'avait que la seconde place, la bicyclette régnant alors sur la masse des lecteurs en reine incontestée.

C'étaient *le Vélo* et *le Journal des sports*. Pierre Giffard présidait depuis déjà de longues années aux destinées du *Vélo*. Après y avoir collaboré tout en appartenant à la rédaction du *Petit Journal*, il s'était séparé du grand organe politique, pour se consacrer exclusivement à la feuille sportive, dont il devenait le rédacteur en chef.

Giffard eut quelque peine à convertir sa rédaction, très inféodée au cyclisme, à la rubrique nouvelle qu'il méditait de développer : « Ce n'était pas un sport que l'automobile », disaient, avec une pointe de mépris, ses collaborateurs.

M. de Lucenski, habile agent de publicité, chef de service commercial de l'agence Havas et déjà fondateur-directeur de *la Bicyclette*, ayant estimé, avec l'admirable flair qui caractérisait sa curieuse personnalité, que l'automobilisme allait devenir à la fois un sport à la mode et

une industrie lucrative pour tous ceux qui l'approcheraient d'une façon quelconque, fonda, pour faire échec au *Vélo*, le *Journal des sports*, né lui-même du *Paris-Vélo*, et qui parut, on s'en souvient, sur papier rose, alors que le *Vélo*, avait adopté la teinte vert pâle de l'espérance.

La lutte fut ardente pendant les premières années ; toutefois, la prépondérance du *Vélo* s'affirma nettement, et il est hors de doute que la feuille de Giffard, publiée d'abord sur un petit format, puis agrandie sans cesse, au point d'égaliser en surface la dimension des plus grands journaux de l'époque, aurait conservé sa suprématie, n'eût été la malencontreuse scission avec l'Automobile-Club, dont son directeur, Pierre Giffard, fut l'inspirateur.

Le *Journal des sports* n'en profita d'ailleurs point.

Après avoir émigré de la rue Saint-Joseph au *Figaro* et du *Figaro* au n° 4 du faubourg Montmartre, le *Journal des sports* vint mourir dans ces mêmes locaux qui allaient voir naître l'*Auto*.

Pourquoi disparut le *Journal des sports*? Par la faute, vraisemblablement, de son trop généreux directeur.

A la mort de ce dernier, en septembre 1906, Henri Desgrange écrira :

Ni les relations très amicales qu'il avait su se créer dans tous les milieux sportifs, ni son bon-garçonisme, ni sa loyauté ne purent lui éviter de subir la règle commune de la vie, celle qui résout les problèmes de l'existence comme on résout une équation sans rien laisser au hasard de ce qu'on peut lui enlever par l'ordre, la méthode et le travail. Malheureusement, de Lucenski était, comme ces insectes brillants, toujours bourdonnant : il manquait de méthode, de suite dans les idées, de cet ordre qui donnèrent la victoire à ses adversaires et qui valurent plus tard à l'*Auto* sa fortune rapide. Et puis, il lui manqua aussi cette prescience de l'avenir industriel de l'automobile, qui devait exiger des journaux de sport un outillage et une perfection équivalents aux grands journaux politiques.

La presse politique et son attitude vis-à-vis de l'automobilisme

On ne saurait achever cet examen rapide de la presse sportive en 1900, sans dire un mot du rôle et de l'attitude des journaux politiques à l'égard de la locomotion automobile.

La très heureuse initiative du *Petit Journal*, inspiré, poussé même, ne l'oublions pas, par Pierre Giffard, en 1894, avait été parfaitement incomprise par les autres journaux.

C'est à peine si, par complaisance, ou pour justifier de bonnes relations confraternelles, quelques rares publications quotidiennes enregistrèrent sans commentaires la nouvelle du concours de Paris-Rouen.

L'année suivante, à l'occasion de Paris-Bordeaux, *le Journal* crut devoir envoyer un de ses rédacteurs suivre cette épreuve qui fut décrite sous une forme plus pittoresque que documentée.

Le Figaro, s'éprit un moment d'automobilisme, imagina un concours d'artistes pour favoriser l'élégance de la forme des carrosseries; participa à l'organisation de Paris-Dieppe.

Plus entreprenant encore, *le Matin* conçut, d'accord avec l'Automobile-Club, *le Tour de France*.

Au début du siècle, les journaux politiques cessent de prêter effectivement leur concours à l'industrie naissante.

A la vérité, leur situation était délicate. Ils avaient à ménager la susceptibilité de leur clientèle, et celle-ci était, en majeure partie, opposée à l'essor de la locomotion nouvelle, qui n'allait pas sans causer quelques dommages.

La verve, l'ironie, la partialité même des *leaders* de grands journaux s'exerça, parfois cruellement, aux dépens du chauffeur et de ses attributs.

Il faut accorder une large part de responsabilité aux journaux politiques qui, pendant les périodes critiques, concoururent, par leur unanime hostilité, à monter les populations contre les automobilistes.

Faut-il dire que la question d'« intérêt » était en jeu? Peut-être croira-t-on devoir le supposer.

Après avoir largement ouvert leurs colonnes aux faits et gestes des novateurs, les quotidiens politiques prétendirent récupérer cette réclame gracieuse, et lorsque le sport se commercialisa, ils estimèrent que l'automobilisme était une rubrique du rayon de l'administrateur, plutôt que du ressort du rédacteur en chef.

Certes, la requête était légitime à formuler.

Il convenait que les constructeurs, gagnant de l'argent, soient assimilés aux négociants ordinaires, qui payent leur publicité à « tant la ligne ».

Mais il ne fallait pas confondre le sport et l'industrie, quelque délicate que fût la nuance.

Les journaux politiques eurent le tort de remercier le *journaliste* chargé de l'information sportive et de lui substituer le *courtier de publicité*.

Ce dernier devait compléter le premier, non pas le remplacer.

L'automobilisme, relégué aux colonnes de quatrième page, entre les

produits pharmaceutiques et les cuisinières sans emploi, ne pouvait se contenter de ce rang subalterne.

Il lui fallait un organe à lui, offrant au public, indépendamment du renseignement « payé », l'exposé sincère et désintéressé de l'évolution sportive et de l'essor industriel.

L'« affaire » de l'Automobile-Club et du Moto-Club, avait rendu cette nécessité d'une urgence impérieuse : *L'Auto-Vélo*, grand quotidien sportif, allait paraître sous la direction d'Henri Desgrange.

Une langue spéciale

Nous avons passé en revue, à cette aube du siècle, successivement l'industrie, le sport, les milieux automobiles, l'état de la législation administrative et fiscale, la presse... Il nous reste encore un mot à dire de la langue sportive automobile, sinon encore de la littérature sportive destinée à charmer les loisirs du chauffeur, et aussi des formes inédites et pittoresques qu'adopte la publicité, la réclame imaginée adéquate à la nature de produits attrayants et utilitaires vendus par les constructeurs.

Snelpaardelooszonderspoorwegpetroobriztrug !

Le sexe de l'automobile et le cheval-vapeur

Snel..... etc. C'est ainsi que les bons Flamands avaient imaginé de désigner une « voiture construite avec moteur au pétrole allant vite, sans cheval, sans rail ».

Or, on ne pourrait décemment proposer à la langue française l'adoption d'un vocable similaire pour qualifier la voiture sans chevaux.

La question était posée depuis déjà pas mal d'années.

Dès 1896, en Angleterre, M. Frédérick R. Simms, vice-président du Motor-Car Club, s'était amusé à rechercher et à inventer les noms qui pourraient s'appliquer aux voitures sans chevaux. Énumérons-les, en anglais, car certains d'entre eux sont intraduisibles :

Petrocycle, motorfly, automotive, horseless car or carriage, motorcycle, oléolocomotive, volvite, autokenetic, mechanical car ou carriage, automobile, electrobat, paramount locomotive car, self-moving car, self-propelled car, autocar et motor car.

Auto-car prévalut en outre-Manche, tandis qu'en France on forgea assez rapidement l'expression « automobile », formule synthétique et

concrète qui définissait assez bien le véhicule essentiellement apte à évoluer par ses propres moyens.

Toutefois, une question subsidiaire d'importance se posa :

Quel serait le sexe de l'automobile et devrait-on dire *un* ou *une* auto ?

Il semble que pendant les premières années, le masculin est grand favori :

Maurice Leblanc et Louis de Grammont, qui passent à juste titre pour des écrivains compétents en la matière, adoptent ce genre dans leurs « feuilles volantes » que publia *l'Aurore*.

Le Conseil d'État déclare implicitement par le genre adopté dans ses arrêts, qu'automobile est masculin, mais il est vertement relevé par M. Hatzfeld grammairien de valeur, collaborateur de Darmesteter dont le dictionnaire fait autorité, qui dénie à la haute assemblée toute compétence.

On sous-entend machine ou voiture, dit M. Hatzfeld, c'est donc une... automobile.

Voici l'Académie saisie de la question :

« Masculin » prononce Alfred Mézières; mais J. Claretie répond « féminin », Henry Houssaye opine comme A. Mézières : « Pour moi, dit-il, automobile doit être du masculin (comme locomobile). » Et G. Paris estime au contraire qu'*automobile* doit être du *féminin* puisque *locomobile* est déjà *féminin*. Ainsi M. Houssaye et M. G. Paris invoquent la même raison d'analogie pour conclure de façon différente ! C'est vraiment à n'y rien comprendre.

Mais la presse s'en mêle :

Le satirique *Rire* ne manque pas l'occasion de plaisanter les Immortels.

Il suit de près la discussion :

— Mais puisque c'est un véhicule !
Dit Gréard en levant les bras.
Or, Mons Coppée ne trouve pas
Cet argument si ridicule.
Et tous opinent du bonnet,
Mais l'autre, inébranlable et ferme,
Les force à contempler la ferme
Car y a Faguet et Faguet.

« L'autre » c'est Faguet, l'apôtre de l'Éternel féminin automobile.

Et le *Rire* de conclure :

Et pendant ce temps, sans connaître
Le sexe de leur instrument,
Les chauffeurs, très joyeusement,
Vous bouffent leurs cent kilomètres.

Ce n'est pas une solution : *Le Figaro* en propose une autre :

Doit-on dire *un* automobile?
 Doit-on dire *une* automobile?
 L'opinion est très mobile.
 Sans me faire autrement de bile
 J'ai pris le parti plus habile
 De consulter une sibylle.
 J'ai mis vingt francs dans sa sébile
 Alors, se tenant immobile,
 Elle a rendu d'un ton débile
 Cet oracle dont je jubile.
 S'il s'agit d'un sapin, d'un breack et cœtera,
 On doit dire *un* automobile
 Si c'est *une* calèche, *une* victoria
 On doit dire *une* automobile
 Ce n'est pas plus malin que ça.

Alors, en désespoir de cause, l'Académie consulte l'Automobile-Club. Celui-ci se prononce en faveur du féminin, et on imprime au dictionnaire... masculin ; l'histoire s'arrête là...

Mais nous sommes en pleine veine d'érudition et de documentation.

Une expression, fréquemment employée, inquiète et chiffonne le public qui la comprend vaguement mais ne saurait la définir :

Cheval-vapeur? Horse-Power en anglais. Chx. HP. en abrégé. Que cela signifie-t-il... exactement ?

Exactement? Le *Petit Journal du brasseur* (où va-t-on chercher ses renseignements?) nous l'apprend, à la grande satisfaction de la presse spéciale qui reproduisit l'article explicatif, lequel était d'ailleurs emprunté à l'*American Brewer and Malster* :

Il est, au surplus, amusant :

Le premier qui employa l'expression cheval-vapeur, pour mesurer la puissance d'une machine motrice, fut James Watt, l'inventeur de la machine à vapeur moderne. L'une de ces premières machines fut installée dans une brasserie de Londres, où elle servait à faire fonctionner une pompe qui avait été jusque-là actionnée par un cheval. Le propriétaire de la brasserie, voulant se rendre compte de l'économie ou du bénéfice réalisé avec la nouvelle machine, mit un vigoureux cheval en service à la pompe pendant huit heures, en stimulant son ardeur à grands coups de fouet. Dans ces conditions, le travail fourni fut naturellement considérable et représenta 2 millions de kilogrammes d'eau dans la journée, ce qui correspondait à 76 kilogrammes élevés à la hauteur d'un mètre dans une seconde.

Watt continua à employer le même critérium, ainsi que le nom qui avait été appliqué à savoir « cheval-vapeur », pour exprimer la force développée par ses machines,

quoique sa valeur ne corresponde en aucune façon au travail réellement accompli par un cheval. Des expériences très sérieuses ont prouvé que le travail fourni par un cheval dans la journée correspond à 30 kilogrammètres à la seconde, c'est-à-dire aux deux cinquièmes seulement de la mesure cheval-vapeur adoptée partout aujourd'hui.

L'expression ne cessa, par la suite, d'être de plus en plus élastique; ce devint une formule, une approximation, et après avoir désigné la puissance des véhicules sous les espèces d'un seul nombre : 8, 10, 20 chevaux, on en vint à dire 12-14, puis 20-24; enfin aujourd'hui 30-40 voire même 40-60 chevaux, ce qui finit par ne plus rien signifier du tout.

Restait cependant à élucider un troisième point. Comment appellerait-on le fait de circuler en automobile, et le sportsman enfin, usant de l'automobile pour se promener?

On fit aux États-Unis, de la phrase évidemment trop longue : « *To go automobiling* » cette brève synthèse « *Bubbling* ».

En France, on se préoccupa de l'adoption d'un qualificatif autre que « chauffeur » très indiqué sans doute à propos des voitures à vapeur, nullement en ce qui concerne les véhicules à pétrole.

Certains proposent le terme *voituristes*, trop général pour désigner les *automobilistes*, mot mal approprié aussi, inélégant et peu adéquat à son objet, car un homme marchant à pied, est en somme un « automobiliste ».

Les Belges emploient volontiers, l'expression *motoriste*, qui cette fois exclut toute idée de voiture, et s'il advint qu'au cours de ce tournoi de linguistique quelqu'un offrit « *autoïste* » ce ne fut encore qu'une originalité sans conséquences pratiques.

En dépit de ces tentatives honorables d'amélioration de notre langue spéciale, le mot « chauffeur » resta, bon ou mauvais, mauvais plutôt!

La réclame et les formes diverses de la publicité

Dès 1895, c'est-à-dire au lendemain de l'apparition de l'automobilisme ressuscité en France par Paris-Rouen et Paris-Bordeaux, on trouve dans les journaux, cet écho suggestif... et significatif :

Le concert « la Cigale » joue en ce moment une revue : *Paris en bateau*, qui ne se passe pas tout le temps en bateau. C'est ainsi qu'on voit une charmante demoiselle, avec

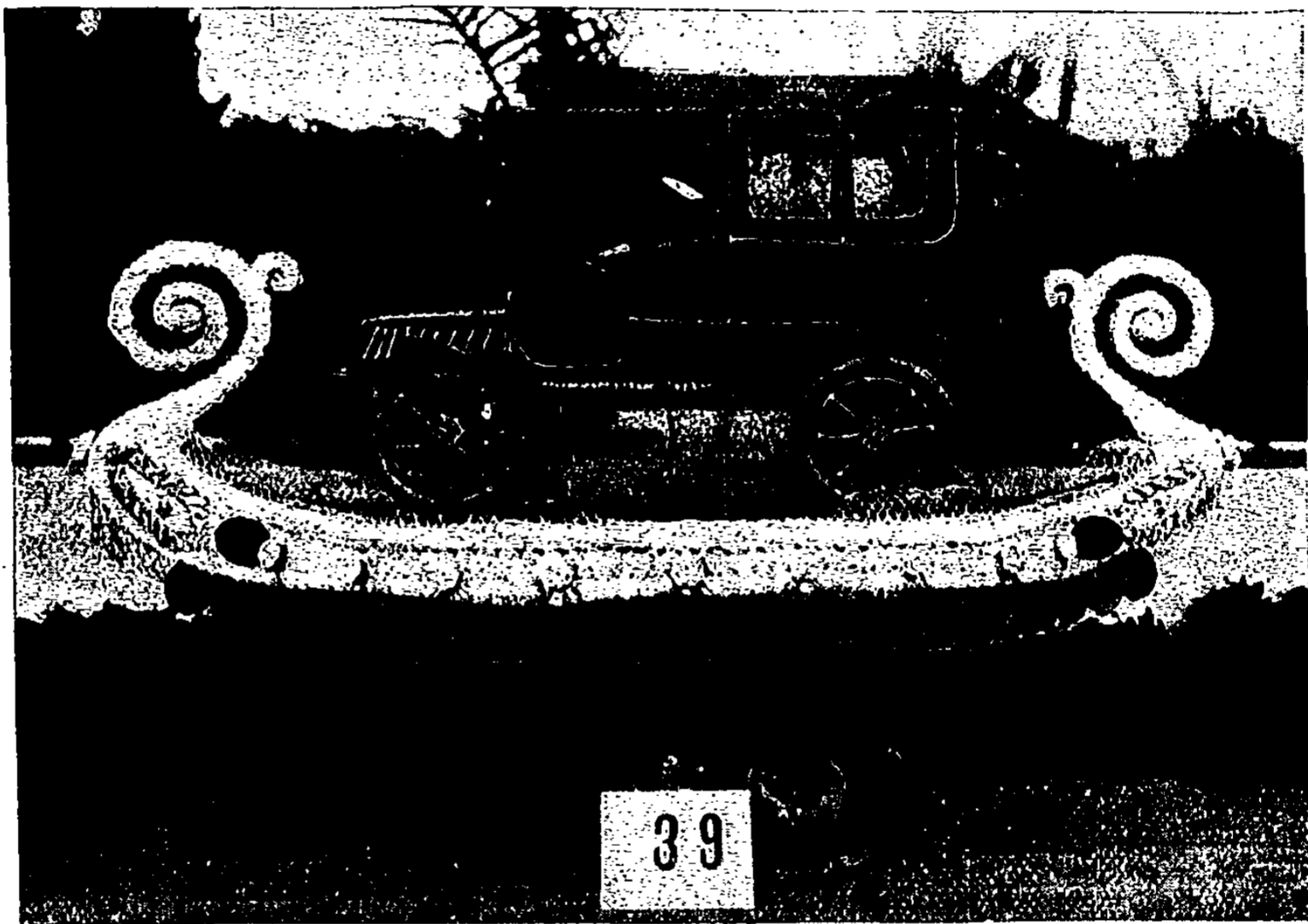
un bidon de pétrole en bandoulière, chanter les couplets de la « Voiture automobile », dont le premier est ainsi conçu :

Quand on me monte,
Aussitôt on me fait partir.
Avec moi la route est si prompte
Qu'on la parcourt avec plaisir.

Mlle Muller qui incarne la « Voiture automobile » nous vante ensuite les charmes de la voiture Roger, à pétrole bien entendu, la seule, nous conte la belle fille, qu'on puisse s'offrir sans *dé... roger*.

La vérité vient quelquefois en chantant.

Certes, le tour est bien joué et digne d'un Géraudel ou du concessionnaire des pilules Pink : On ne s'attend guère à la trahison du couplet,



UN CHEF-D'ŒUVRE DE CONFISERIE

(*La France automobile*)

pas plus qu'à la recommandation que vous fait, à l'issue de sa navrante odyssée, la jeune fille chlorotique, guérie grâce à la tisane des Shakers !...

Et comme la farce est bonne, on ne peut qu'en rire.

Nous voici donc, bon gré mal gré, au courant des avantages de la voiture Roger.

Mais le 1^{er} janvier 1897 approche : le courrier qui nous apporte les

vœux amicaux est volumineux. Et tandis qu'on le dépouille, surgit de son enveloppe, un élégant bristol où se lit :

Bonne année !
Chauffeurs.
Que vos voyages soient sans pannes
Grâce aux
Houes V...
Qui vous envoient leurs meilleurs souhaits.

Comment ne pas y croire après cela ?

La même année, le théâtre des Variétés, à l'occasion de sa revue, inaugurerait un rideau ultra-moderne intitulé : *Paris-Cycliste et Automobile*.

Or, du haut en bas de ce grand panneau de toile peinte, par Menessier, s'il vous plaît, on voyait les reproductions des compositions qui servaient d'enseigne aux grandes maisons connues.

La presse spéciale emboîte le pas et se réserve à elle-même une réclame originale :

Le *Journal des sports* attire un jour l'attention de ses lecteurs par cette phrase inachevée :

Ni en Amérique...

C'est tout ; le lendemain, on lit :

Ni en Amérique...

Ni en Angleterre...

Le jour suivant s'ajoutent aux deux lignes précédentes :

Ni en France...

Après quoi vient :

Nulle part enfin...

Puis successivement, à raison d'une ligne par vingt-quatre heures, on nous informe que :

Nulle part enfin
On n'a vu au prix de
25 centimes
Une publication comme
La Vie en plein air.

Nous y voilà, et pendant dix jours, le public a été tenu en haleine ; sa

curiosité a été excitée... Il ne manquera point d'acheter la revue nouvelle qui s'annonce de manière si bizarre... et somme toute, il ne le regrettera



VOITURE BROUHOT AVEC TRIBUNE POUR ORATEURS

(La France automobile)

pas : *la Vie en plein air* n'était autre que *la Vie au grand air*, la florissante publication du jeune et célèbre Pierre Lafitte!

Mais il y a mieux encore, et sans insister outre mesure, sur les affiches

artistiques que commandent les constructeurs aux dessinateurs les plus réputés, sur les portraits grandeur nature des champions connus, les « lettres ouvertes » de félicitations chaleureuses publiées par les journaux, voici de Dion-Bouton qui se font joailliers, orfèvres, pour offrir à leurs clients des presse-papier miniature, représentant leur célèbre petit moteur.

Par un juste retour, l'automobile qui sait tirer parti des publicités originales, sert également de réclame à sensation :

Nombreuses sont les maisons de commerce qui effectuent leurs livraisons au moyen d'engins mécaniques pour attirer l'attention.

Lorsqu'en 1896, la fameuse voiture Benz du magasin du Chat-Noir brûla au beau milieu du boulevard Haussmann, ce fut un remarquable élément de popularité pour la marque de cordonnerie !

Un directeur de cirque de province eut une idée admirable : Il envoyait un jour à l'avance, dans les villes où il devait passer, un agent chargé d'annoncer que les personnes désireuses de faire une promenade en automobile, n'avaient qu'à se présenter à tel endroit... et l'agent en profitait pour faire du haut de son siège, un boniment bien senti au profit de son cirque !

L'inévitable candidat fantaisiste aux élections, devait trouver en l'automobilisme, tout au moins, un prétexte à déclarations sensationnelles.

L'un deux qui postulait en 1900 à Auteuil, un siège au conseil municipal, exposa un programme entièrement autophile :

Tolérance rationnelle dans la circulation des voitures à moteur, dans l'intérêt de l'industrie bien française de l'automobile. Établissement d'une piste permanente autour de l'hippodrome de Longchamp, réservée aux cycles, motocycles et automobiles.

Études des voies et moyens de faciliter, dans la plus large mesure, la circulation, tant des piétons que des cyclistes et des voituristes.

Patronage ou organisation des grandes fêtes sportives municipales.

Le malheureux ne recueillit que 350 suffrages... C'était à désespérer des tendances sportives de la nation... tout au moins du quartier d'Auteuil !

Enfin la mode des cartes postales apparaît, et toutes les usines, photographiées au hasard, soigneusement aidé de l'activité des divers ateliers, se vulgarisent par l'image dans le public, et pénètrent en effigie, au sein des familles les plus réfractaires à la locomotion.

Bibendum !

Mais voici l'aventure la plus extraordinaire : Un dessinateur de talent, qui cache sa personnalité sous le pseudonyme expressif d'O'Galop, a de



LA PREMIÈRE AFFICHE
DE BIBENDUM

nombreux croquis commandés par un journal allemand. Comme il ne sait pas l'allemand, et qu'il faut souligner ses œuvres d'une légende, il met celles-ci en latin.

Nunc est bibendum, écrit-il au-dessous d'un personnage ventripotent, dont il ne conçoit pas très bien l'opportunité, bien que ce personnage tienne un verre à la main pour se conformer au sens de la légende.

Le journal allemand retourne dessin et légende à O'Galop. Cela ne convient pas ; on ne sait qu'en faire. O'Galop travaille aussi pour le compte de Michelin. L'éminent industriel qui aime à feuilleter

les cartons de l'artiste, découvre le croquis méprisé par l'étranger...

Et le rapprochement s'impose, car en effet, *le Pneu Michelin boit l'obstacle !*

Nunc est bibendum... mais c'est une trouvaille ! et voilà le personnage adopté.

Michelin confie le soin de synthétiser sa renommée à Bibendum ! On sait comment le célèbre avaleur de coupes, remplit la tâche qui lui était dès lors dévolue !!!...

CHAPITRE XX

L'Exposition universelle de 1900

L'automobile à l'Exposition du Champ-de-Mars. — L'annexe de Vincennes. — Le programme industriel et sportif de l'Exposition : à Vincennes. — Les voitures de tourisme. — Les motocycles. — Les voitures de place. — Les voiturettes. — Les poids légers. — Les poids lourds. — Les conséquences. — Le marasme de l'Annexe. — Rapports et conférences. — Premier congrès international d'automobilisme. — Les vitesses en 1900 et le pneumatique Michelin. — Supériorité indiscutée de notre industrie nationale.

L'automobile à l'Exposition du Champ-de-Mars

L'ORGANISATION générale de l'Exposition de 1900 comportait, à côté de chaque classe, un musée centennal représentant l'histoire du produit ou de l'objet exposé, depuis le commencement du siècle jusqu'à nos jours.

En ce qui concernait les moyens de transports, le comité chargé d'en organiser l'exhibition, composé de MM. Bixio [président, comte de Cossé-Brissac et Muhlbacher vice-présidents, Kellner rapporteur, de L'Écluse trésorier; Cottenet président de la classe 30; Roduwart, président de la classe 31, Bernard, Manceaux-Duchemin, Poincelet, avait décidé de grouper en une seule exposition : la carrosserie, les automobiles et les cycles, la sellerie et la bourrellerie.

En vain l'Automobile-Club et la presse sportive s'étaient insurgés contre cette mise sous le boisseau de la grande industrie naissante.

En vain avaient-ils réclamés une section spéciale indépendante réservée à l'automobilisme ; on objecta le manque de place.

Il faut lire, pour se rendre compte du peu d'importance que semblait présenter la locomotion automobile, aux yeux des grands organisateurs de l'Exposition, la « notice sur l'Exposition centennale des moyens de transports » rédigée sous la direction de M. Bixio, un maître et un savant en matière d'hippomobilisme.

Cherchons à la table des matières de ce volumineux ouvrage, qui comporte plus de 400 pages in-octavo.

Elle est ainsi conçue et mérite d'être reproduite, constituant un document significatif.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
Introduction, par Maurice Bixio	5 à 9
La carrosserie à l'Exposition rétrospective de 1900 par Georges Kellner.	1 à 24
Chaises à porteurs, mors, étriers, bossettes, par Charles de L'Écluse	23 à 32
Selles et brides, par le comte Maurice de Cossé-Brissac	33 à 37
La sellerie à l'Exposition rétrospective de 1900, par Émile Bernard et Charles Roduwart	39 à 44
Les moyens de transport depuis le quinzième siècle, par Hippolyte Poincelet.	45 à 47
Voyages, tourisme et chemins de fer, par Georges Manceaux-Duchemin.	49 à 55
Nomenclature générale des objets exposés	59 à 90
Bibliographie.	91 à 99
Table alphabétique des exposants	101 à 102
Table des gravures et des planches	103 à 104
Table des matières	105

Certes nous ne songeons pas à incriminer des omissions commises les éminents collaborateurs de M. Bixio. Ceux-ci avaient leur tâche déterminée et l'accomplirent avec la compétence que l'on pouvait espérer d'eux.

M. Bixio lui-même devait proportionner son étude à l'importance des sections de la classe dont il avait à résumer les particularités.

Mais comment ne pas s'étonner à la lecture de cette table des matières.

Quoi, l'automobilisme n'y figure point? n'a pas son chapitre spécial tout comme les étriers, les brides, et les bossettes?...

Je sais bien qu'on dira : l'Exposition du Champ-de-Mars est rétrospective... L'automobilisme n'existe que d'hier... Si l'on veut, mais encore hier, ce sont les industries, nées et développées rapidement, de Bollée, de Dion, Levassor, Serpollet, Michelin. Hier, ce sont encore les épreuves Paris-Rouen, Paris-Bordeaux, Paris-Marseille, Paris-Dieppe, Paris-Amsterdam, le Tour de France, les poids lourds, les critérium de motocycles, les transports automobiles, les records de vitesse de la Côte d'Azur?...

Peut-être trouverons-nous quelque chose au cours du volume signalant l'existence d'une industrie de la locomotion mécanique sur route?

En effet :

Nous lisons :

N'oublions certes pas dans cette revue des progrès des transports au dix-neuvième siècle, l'invention du cycle, de la bicyclette et du *motocycle* qui ont précédé, accompagné et suivi l'automobilisme. (Maurice Bixio, *Introduction*, p. 6.)

M. Hippolyte Poincelet, dans son étude sur « les moyens de transports depuis le quinzième siècle », ayant énuméré les modèles exposés, conclut :

Cette magnifique collection se terminait par la reproduction de plusieurs tramways à traction animale, à air comprimé et à traction électrique qui montraient bien aux visiteurs les perfectionnements réalisés au point de vue de la vitesse et du confort.

Des magnifiques expériences des frères Dietz, des routières de Lotz, des locomobiles d'Albaret, des diligences à vapeur d'Amédée Bollée..., pas un mot!

Si, M. Georges Manceaux-Duchemin, qui consacre quarante-trois lignes au tourisme, après avoir rappelé que le tricycle de Cugnot fut bien l'ancêtre de l'automobile, imprime :

Les débuts de l'automobilisme ne remontant guère qu'à une quinzaine d'années sont représentés par trois pièces intéressantes : le premier tricycle à vapeur de 1885, le premier tricycle à pétrole de MM. de Dion et Bouton et la grande voiture du marquis de Broc, sorte de diligence à vapeur construite par M. Bollée père, au Mans.



L'ANNEXE A VINCENNES
(La France automobile)

Et voilà, c'est tout pour la locomotion mécanique sur route.

En fait d'illustrations :

Une gravure représentant la voiture A. Bollée père. Une autre donnant la vue d'ensemble du stand où figurent cette voiture et les tricycles de Dion-Bouton perdus au milieu d'une pléthore de vélocipèdes.

A la vérité, sans faire preuve d'une partialité exagérée en faveur de l'automobilisme, on aurait pu lui accorder une place plus importante.

L'annexe de Vincennes

« Vous avez, disait-on aux apôtres de la locomotion nouvelle, l'annexe de Vincennes! »

Hélas, en effet.

Il y avait des automobiles à l'annexe de Vincennes, mais nul ne le savait, car nul n'allait à Vincennes.

Et cependant il se fit, dans cette lointaine région, des expériences intéressantes.

MM. Forestier et le comte de Chasseloup-Laubat les résumèrent, en techniciens érudits qu'ils étaient, dans un fascicule des rapports relatifs aux concours internationaux d'exercices physiques et de sports publiés sous la direction de M. D. Mérillon, délégué général.

Il est opportun d'en dire quelques mots :

Le programme industriel et sportif de l'Exposition : à Vincennes

Lorsqu'il avait été question dès 1898 d'organiser une succursale de la section automobile à Vincennes, le journal *la France automobile* avait proposé le referendum suivant aux intéressés :

Êtes-vous partisan du transfert de la section automobile à Vincennes?

Sur quarante-neuf réponses, quarante-quatre étaient favorables à la négative. C'est dire combien le projet souriait peu.

Il fallut bien l'accepter néanmoins et l'on fit contre fortune bon cœur.

M. Ch. Jeantaud, chargé par le comité d'installation d'élaborer un programme de manifestations tant au Champ-de-Mars qu'à Vincennes, donna connaissance de son magistral rapport aux membres de la septième section (automobilisme) réunis à l'Automobile-Club, le 15 novembre 1899, section dont la commission d'exécution des concours avait, pour président M. G. Forestier, inspecteur général des ponts et chaussées; MM. le comte de Dion, Jeantaud, Rives, vice-présidents; M. le comte de Chasseloup-Laubat, secrétaire.

Le programme de M. Jeantaud, qui fut adopté à l'unanimité, comportait divers concours de voitures de tourisme, de place, de livraison, de voitures, de poids légers pour véhicules industriels et de poids lourds; un congrès international, des fêtes sportives, et enfin une course de vitesse.

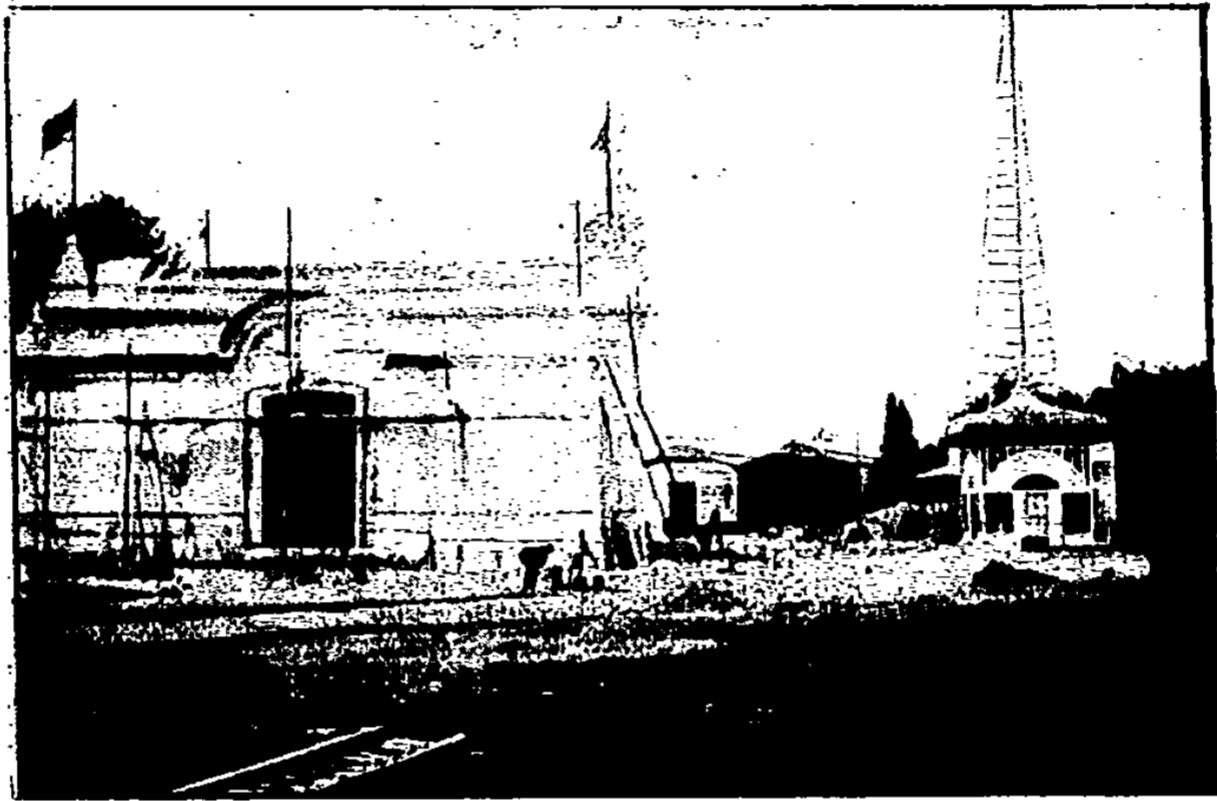
La plupart de ces épreuves furent exécutées.

Par suite de diverses circonstances que l'on appréciera, elles n'eurent pas l'éclat, à quelques exceptions près, que les organisateurs étaient en droit d'espérer.

Les voitures de tourisme

Il y eut donc d'abord le concours de voitures de tourisme disputé en cinq journées, du 14 mai au 19 mai, comportant plusieurs catégories : 1^o voitures à deux places pesant plus de 400 kilogrammes, 2^o voitures à quatre places ; 3^o voitures à six places ; 4^o voitures à plus de six places. Toutes ces voitures devaient faire cinq parcours de 150 kilomètres chacun, en partant de l'en-

ceinte de Vincennes. Ce concours portait sur la consommation du combustible ou de l'agent d'énergie quelconque employé ; sur le fonctionnement du moteur, le confort de la voiture et la facilité de direction. La vitesse moyenne des véhicules ne devait pas dépasser 20 ki-



L'ANNEXE A VINCENNES
(La France automobile)

lomètres à l'heure dans les lieux habités et 30 kilomètres sur les routes.

Il y eut quarante-six engagements.

Malheureusement, ce concours fut entravé par les circonstances.

Non seulement le hall de remisage n'étant pas prêt, il fallut garer les 33 partants dans la salle même, affectée à l'Exposition, mais encore, malgré les termes précis du programme et les recommandations qu'il contenait sur l'absolue nécessité de se conformer aux règlements en vigueur, la préfecture de police, confondant concours et course, mit obstacle à la sortie des voitures de l'annexe de Vincennes ; ce ne fut qu'à la suite de démarches personnelles auprès de M. Lépine qu'on obtint l'autorisation de sortir le lendemain. Mais la plupart des commissaires ne revinrent pas ; ils avaient été découragés comme les concurrents par les procès-verbaux dressés dès la première sortie par les agents cyclistes aux conducteurs des voitures.

Dans ces conditions, bien des constatations ne purent être effectuées,

Néanmoins, le jury décida de décerner les récompenses suivantes :

Un objet d'art, la plaquette d'or de l'Exposition *dans la première catégorie*, fut décernée à la Société des automobiles Peugeot.

Dans la seconde catégorie, à M. Delahaye.

Dans la troisième catégorie, à M. de Dietrich.

Dans la quatrième catégorie, à MM. Panhard et Levassor.

Une plaquette de vermeil : aux voitures de M. Delahaye (1^{re} catégorie), Brouhot et Hurtu (2^e catégorie), Brouhot (3^e catégorie), Panhard et Levassor (4^e catégorie).

Une plaquette d'argent : aux voitures de MM. Rochet-Petit (1^{re} catégorie) et Serpollet (1^{re} catégorie), Bardon (2^e catégorie), Richard et Serpollet (3^e catégorie), Delahaye (3^e catégorie).

Une plaquette de bronze : aux voitures de MM. de Riancey et Penelle (1^{re} catégorie) et à la Société de mécanique industrielle d'Anzin (2^e catégorie).

Les motocycles

Les 18, 19, 20, 22 et 23 juin 1900, eut lieu un concours de motocycles de tous systèmes. Chaque motocycle devait effectuer trente fois le parcours du lac Daumesnil à Vincennes chaque matin et quarante fois le même parcours, chaque après-midi soit au total environ 100 kilomètres par jour.

Ce concours avait été institué en remplacement du concours de voitures de place automobiles, car on ne pouvait songer à voir fonctionner, à cette date, les moteurs de la classe 20, qui devaient actionner les dynamos destinées à fournir le courant électrique nécessaire à la charge des accumulateurs des voitures à moteurs électriques.

Le concours des motocycles réussit, malgré le nombre très restreint des concurrents et des motocycles : neuf marques, treize motocycles. Ce concours fournit des renseignements précieux sur ces légers véhicules et leur consommation.

Le jury accorda les récompenses suivantes :

1^o Une plaquette d'or à la motocyclette de M. Werner et aux tricycles et quadricycles de M. Rochet-Petit :

2^o Une plaquette en vermeil au tricycle de M. Créanche ;

3^o Une médaille d'argent au quadricycle de M. Renaux et au tricycle de M. Luc.

Nous aurons l'occasion de parler ultérieurement de la course de vitesse disputée du 23 au 27 juillet sur le parcours Paris-Toulouse, et qui constitua la véritable grande épreuve de l'année, réussie en tous points, malgré les tergiversations administratives qui jusqu'au dernier moment hésitèrent à l'autoriser.

Les voitures de place

Arrivons-en au concours des voitures de place du mois de juin, qui avait été remis, et eut lieu les 6, 7, 8, 9, 10 et 11 août. Il comportait un parcours total de 300 kilomètres dans les rues de Paris et 33 km. 600 sur la piste du lac Daumesnil. Il y eut quatorze engagements : neuf voitures de place dont six à moteur électrique et trois à moteur à mélange tonnant, ainsi que cinq voitures de livraison dont deux à moteur électrique, deux à moteur à mélange tonnant et un à moteur à vapeur.

Ce concours des voitures de place fournit de précieux enseignements; il eut une haute portée.

Voici les récompenses attribuées :

Dans la première catégorie (voitures de place à moteur à essence), une plaquette d'or à M. Peugeot et une plaquette d'argent à M. de Riancey ; dans la deuxième catégorie (voitures de place à moteur électrique), une plaquette d'or à M. Krieger et une plaquette de vermeil à M. Jean-taud ; dans la troisième catégorie (voitures de livraison à moteur à essence) une plaquette d'or à M. Brouhot et une plaquette de vermeil à M. de Dietrich ; dans la quatrième catégorie (voitures de livraison à moteur électrique), une plaquette d'or à M. Krieger.



LE CONCOURS DES POIDS LOURDS (PEUGEOT)

LES OFFICIERS-COMMISSAIRES

(*La France automobile*)

Les voiturettes

Immédiatement après se disputa le concours de voiturettes. Il obtint toute la faveur du public. Dix-neuf voiturettes prirent part aux épreuves. Le parcours était de 815 kilomètres. Même parcours que pour la course de tourisme, — ce qui était vraiment un peu trop pour les véhicules légers.

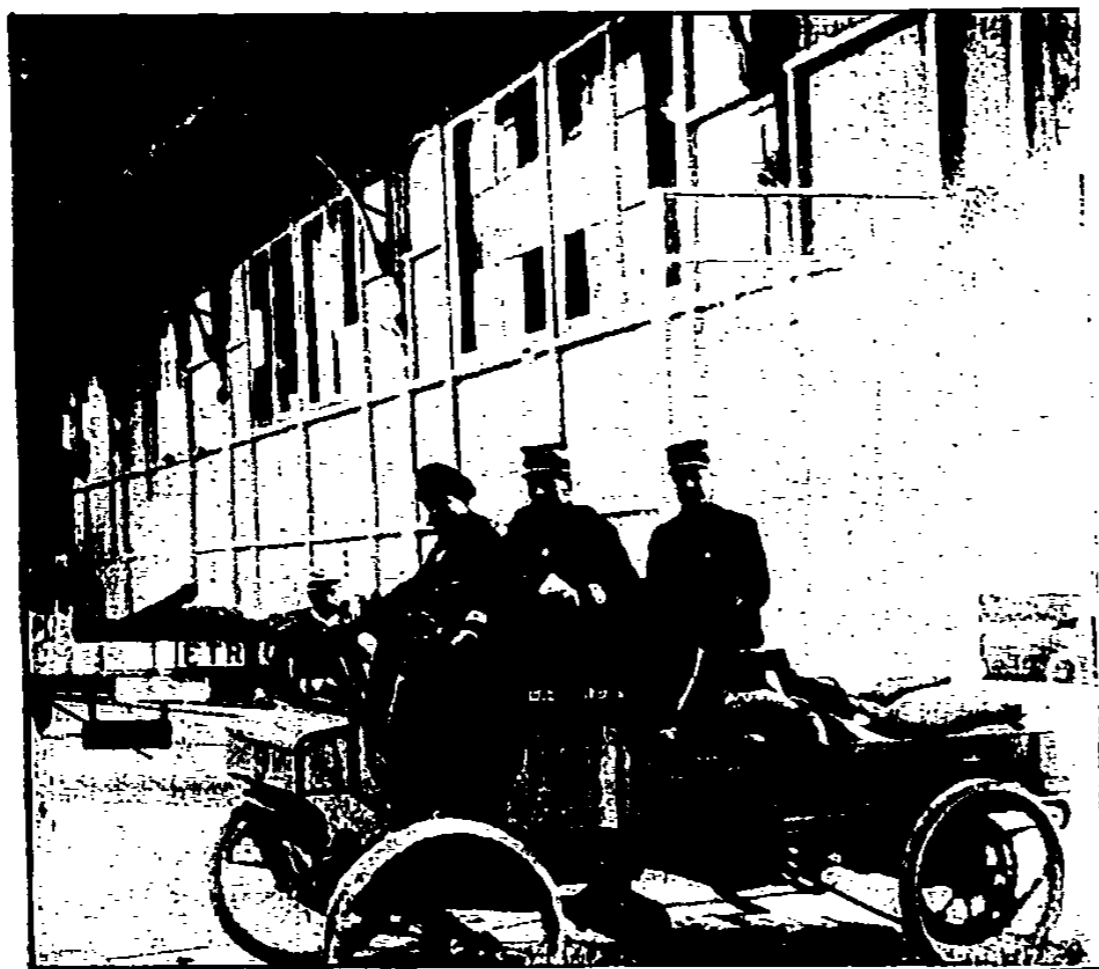
Leur endurance est donc des plus remarquable, disait l'auteur du rapport de la section de l'automobile à l'Exposition, et de nature à donner toute sécurité à l'acheteur.

Dans la séance du 20 août, le jury accorda les récompenses suivantes :

Dans la première catégorie (voitures pesant moins de 250 kilogrammes à vide). Une plaquette d'or à Gladiator et une plaquette de vermeil à M. Georges Richard. Dans la deuxième catégorie, une plaquette d'or à MM. Renault frères; une médaille de vermeil à MM. Outhenin-Chalandre; deux plaquettes d'argent à MM. Fernandez et Hauzer, une plaquette de bronze à M. Créanche.

Les poids légers

Du lundi 17 septembre au samedi 22, concourent les petites voitures de livraison, dites « poids légers ». Il y eut onze voitures engagées; dix prirent part à l'épreuve et en effectuèrent les 300 kilomètres dans les



LE CONCOURS DES POIDS LOURDS (PEUGEOT)
LES OFFICIERS SUPÉRIEURS

(La France automobile)

rues de Paris et les 34 km. 350 sur la piste du lac Daumesnil. Il y avait huit voitures à moteur à essence et deux voitures à moteur électrique.

Le 16 octobre le jury décerna :

Deux plaquettes d'or à MM. de Dion-Bouton et à MM. Peugeot et C^{ie}; une plaquette de vermeil à MM. Gillet-Forest et C^{ie}; une plaquette de vermeil à la Société des véhicules électriques et deux plaquettes de bronze à MM. Fernandez et Foullaron.

Les poids lourds

Le dernier concours, dit *des poids lourds*, eut enfin lieu du 8 au 13 octobre. Ces voitures avaient l'obligation de porter au moins une tonne de charge utile.

Il y eut treize engagements.

Douze concurrents partirent le 8 octobre.

Le parcours comprenait 270 kilomètres sur itinéraires et 20 km. 700 sur la piste du lac Daumesnil.

Le jury tint compte de l'importance et de la facilité des réparations, du prix de vente, de la consommation, du prix de revient de la tonne-kilomètre et attribua, dans une séance du 16 octobre, les récompenses suivantes :

Quatre plaquettes d'or : deux à MM. de Dion-Bouton, une à MM. Panhard-Levassor et une à MM. Peugeot ; deux plaquettes de vermeil à MM. Panhard et Levassor et une à M. Riker : une plaquette d'argent à M. Dietrich.

Les conséquences

Tels furent les concours internationaux de voitures automobiles à Vincennes, organisés par l'A. C. F. à l'occasion de l'Exposition, et leurs résultats.

Beau programme sportif, certes, dont la réalisation aurait été d'un grand secours pour le développement de cette industrie, déjà si florissante, si l'éloignement et la défaveur de Vincennes n'avaient, de beaucoup, amoindri l'intérêt de ces épreuves.



AU BANQUET DES MAIRES
M. LEGRAND EN « VICTORIA COMBINAISON » DONNE DES ORDRES
AUX CYCLISTES

(La France automobile)

Ajoutons que c'est à l'Exposition que Paris eut, pour la première fois, un service public automobile. Le train Scotte circula entre la gare du Nord et la place de l'Alma. Pour 50 centimes, il véhiculait les visiteurs qui allaient à l'Exposition et qui en revenaient.

Cet essai fut tenté avec l'agrément des autorités.

Rappelons aussi, en passant, qu'au fameux banquet des maires, au mois de septembre 1900, deux voitures pilotèrent les plats de tables en tables, des tables aux cuisines et des cuisines aux offices. Décidément l'au-

tomobile se montre de plus en plus indispensable, puisqu'elle vient dans les salles à manger.

... Il est vrai que cette salle à manger était la Galerie des Machines.

Qu'en pensaient ces bons maires rétrogrades qui défendaient aux automobiles d'aller à plus de 8 ou 10 kilomètres à l'heure dans leurs villages. En revenant chez eux, quelques jours après, ils ont dû se faire les défenseurs convaincus de ces « machines du diable » !...

Espérons-le, du moins ! !...

Le marasme de l'Annexe

En dépit de tous les efforts tentés, les visiteurs ne venaient pas en foule à l'annexe de l'exposition d'automobiles à Vincennes. Aussi des délégués du groupement des exposants et concessionnaires de Vincennes, vinrent-ils exprimer leurs doléances, avenue Rapp. Ils remportèrent d'excellentes promesses de la part de M. Delaunay-Belleville.

Le ministre du commerce se concerta avec le commissaire général pour répondre au désir exprimé par les délégués d'exposants et de concessionnaires de l'annexe de Vincennes, et on adopta les mesures suivantes :

De nombreuses affiches furent placardées dans toute l'étendue de l'Exposition (Champ-de-Mars et Invalides), rappelant les moyens de transport les plus faciles pour se rendre à l'annexe de Vincennes. Des poteaux indicateurs furent également placés, aux fortifications, près des portes voisines de l'exposition de Vincennes.

Le commissariat général demanda aux compagnies de tramways de la Seine, des omnibus, des bateaux parisiens et des chemins de fer de l'Ouest, de faire afficher sur les tramways, omnibus, bateaux, wagons, des avis indiquant qu'ils conduisaient à l'annexe de Vincennes.

Malgré cela les visiteurs n'y affluèrent point et toutes les précautions prises pour les attirer à l'annexe de Vincennes demeurèrent presque vaines.

Tout le monde plaignit la pauvre Annexe. La poésie elle-même s'en mêla. C'est du reste son rôle de plaindre et de consoler. Elle fit tout cela, la poésie. Et pour la circonstance elle devint un peu moqueuse.

M. Gaëtan de Méaulne intitula son élégie : *la Mort de l'Annexe*. Le 10 novembre 1900, il s'écriait après avoir visité ladite annexe :

O débâcle! O leçon! quand j'eus bien vu ces choses,
Je m'éloignai, l'esprit plein de pensers moroses
Comme un vieux puritain;
Et loin du bois qu'emplit déjà la nuit des tombes,
Je regagnais pédestrement les catacombes
Du Métropolitain.
Vous aurez bien longtemps caressé des chimères
O mécaniciens, constructeurs, ô mes frères
En carburation!.....

Congrès international du pétrole. — Rapports et conférences

C'est à l'Exposition universelle de 1900, que se tint le premier Congrès international du pétrole. Superbes réceptions. Excellente besogne. Vingt rapports sur la question des essences furent présentés, tous ayant un haut caractère scientifique.

En voici d'ailleurs la liste.

1. Opportunité d'établir un relevé des profondeurs des sources par rapport au niveau de la mer.
2. Origine du pétrole, par le professeur Engler, de l'Université de Carlsruhe.
3. Géologie du pétrole, par le professeur H. Hœffer, de l'Université de Leoben.
4. Variations dans le caractère des huiles brutes de Pensylvanie et de l'Ohio et ses causes par le Dr David, T. Day, chef de la division des ressources minérales au Geological Survey des États-Unis.
5. Examen des pétroles américains, par le professeur Marbery de Cleveland (Ohio).
6. Champs de pétrole transcarpiens; classification des produits du pétrole et méthodes principales de recherche du pétrole, par M. Charitschkoff de Crosny.
7. Pétroles russes, par le professeur Markovnikoff.
8. Hydrocarbures solides des résidus de pétrole, par le professeur Zaloziecki, de Lemberg.
9. Différentes méthodes de sondage à grandes profondeurs, par M. Albert Fauck, de Vienne.
10. Industrie du pétrole au Canada, par M. Noble, d'Ontario.
11. Préparation des huiles de graissage par voie de concentration, par M. Berg, d'Alsace.
12. Pétroles de Roumanie, par M. Coucov. Contribution à l'étude des pétroles de Roumanie, par M. C. Alimanestianu, directeur de l'industrie et du commerce, et le Dr L. Edeleano, chimiste du ministère.
13. Pétroles de Bornéo, par Paul Dvorkovitz.
14. Chimie des pétroles du Japon, par le professeur S. Zakano, de Tokio.
15. Quelques mots sur ma mission en Algérie, par H. Neuburger, ingénieur.
16. Opportunité de l'introduction d'une méthode étalon pour l'examen du pétrole et de ses produits, aux points de vue technique et commercial, par M. Boverton Redwood.
17. Le moteur à pétrole dans la navigation aérienne, par M. H. Deutsch (de la Meurthe).

18. Emploi du pétrole avec la lignite, comme combustible, en Roumanie, par M. Sorge, ingénieur des sondages de la maison Nobel.

19. Utilisation des produits du pétrole pour la conservation du bois par M. A. Adiassevitch.

20. Types divers de bateaux citernes à vapeur, servant au transport de l'huile en masse et meilleurs moyens de ventilation de ces bateaux, par sir Fortescue Flannery, membre du parlement anglais.

Voilà bien des aperçus nouveaux sur cette grande question du carburant, qui intéresse à un si haut point l'automobilisme. Ces rapports eurent une grande influence : ils firent faire un immense pas à cette délicate question.

D'autre part, le bureau de la Société des ingénieurs civils de France organisa, pendant les mois de juin et juillet, à l'Exposition, une série de conférences-visites. Elles eurent un très grand succès. En présence de leur vogue sans cesse croissante, le bureau de la Société décida d'en donner une nouvelle série pendant les mois d'août, de septembre et d'octobre. Elles réussirent de même.

Le premier Congrès international d'automobilisme

Dans les premiers jours du mois de juillet 1900, se tint encore, à l'occasion de l'Exposition, un Congrès international de l'automobile, qui dura huit jours, du lundi 9 juillet au dimanche 15, à sept heures et demie du soir, où un grand banquet réunissait une dernière fois les congressistes.

A la séance d'ouverture du lundi, à dix heures, on constituait un bureau sous la présidence d'honneur de M. Michel Lévy et la présidence effective de M. Forestier, M. le comte de Chasseloup-Lanbat étant secrétaire général du Congrès, puis on formait des sections et leurs bureaux respectifs.

Et dans l'après-midi du même jour on commençait à travailler. A deux heures et demie, la première section se réunissait et l'on y étudiait la question des moteurs à vapeur, à explosion.

Le lendemain mardi, à dix heures du matin, c'était le tour de la seconde section. Elle se retrouvait à l'hôtel de l'Automobile-Club de France et y parlait des *moteurs électriques*. A deux heures et demie du même jour, séance de la troisième section qui donna de très intéressants aperçus sur différentes questions : transmissions, châssis, carrosserie.

Mercredi 11 juillet, toujours à l'hôtel de l'Automobile-Club de France, à dix heures, séance de la quatrième section, qui étudie : *les Efforts de*

traction. A deux heures et demie, séance de la cinquième section. Questions historiques, économiques et internationales.

Le jeudi 12 juillet, après s'être réuni à l'hôtel de l'A. C. F., on alla visiter l'usine de M. Lemoine, essieux et ressorts, à Ivry, et l'usine de la Société Panhard et Levassor. On était de retour, place de la Concorde, à midi; et dans l'après-midi, à deux heures et demie, infatigables, ces messieurs du Congrès repartaient pour aller visiter l'usine Clément, à Levallois, et l'usine de Dion-Bouton, à Puteaux.

Le vendredi matin, on allait encore voir l'exposition de Vincennes. Enfin, dans l'après-midi, tous les membres du Congrès étaient réunis en une séance générale à l'hôtel de l'Automobile-Club de France.

Le samedi 14 juillet on visita longuement, minutieusement l'Exposition centennale, après s'être donné rendez-vous au Palais du génie civil, au Champ-de-Mars.

Ce Congrès fut précieux pour l'avenir de l'automobile; on y donna des aperçus nouveaux sur l'intéressante question. Le lundi 9 juillet 1900, jour d'ouverture du Congrès international de l'automobilisme, est une date importante, une date à retenir, certes, parmi les plus glorieuses de cette grande et jeune industrie.

L'exposition s'acheva par une avalanche de récompenses décernées aux représentants de l'industrie automobile. Il semble qu'on ait voulu leur faire oublier le manque d'égards et de sollicitude dont ils avaient été l'objet, en leur attribuant une série de distinctions très honorifiques sans doute, mais auxquelles nos constructeurs eussent évidemment préféré une meilleure mise en valeur de leurs productions.

Nous dirons qu'avaient été mises *hors concours* :

Société des téléphones Ader; Automobile-Club de France; Baille-Lemaire; Léon Bollée; Brulé et C^{ie}; Cohendet et C^{ie}; Columbia and Electric Vehicle C^o; Compagnie française des moteurs à gaz; Darracq et C^{ie}; Panhard-Levassor; Société Scotte; automobiles Crouan.

Tous les autres exposants furent gratifiés de médailles or, argent, bronze et vermeil. Enfin, dans la section spéciale des bandages de roues, MM. Michelin et C^{ie} obtinrent — et c'était justice — le grand prix !

Les vitesses en 1900 et le pneumatique Michelin

L'exhibition des nombreux types de véhicules fabriqués par nos grandes usines automobiles est édifiante à coup sûr.

En effet, pour qui contemple les beaux engins souples, maniables, puissants, dans les flancs desquels grondent 30 chevaux de force et qu'on lance d'un geste à l'assaut des côtes, le véhicule de 1895 semble quelque étrange animal préhistorique dont la silhouette se perd dans la brume du passé.

Qui pourrait croire si proche en arrière l'étrange guimbarde montée sur des roues disproportionnées, éternuant d'odieus crépitements, cahotant sur ses caoutchoucs pleins ou ses bandages métalliques, dont les badauds faisaient des gorges chaudes lorsque, fréquemment, l'odieuse panne la laissait, inerte, au coin d'une route.

Il faut chercher la réponse dans l'activité de nos constructeurs, stimulée et éclairée par l'éperon des courses. Mais il faut aussi avouer que ces perfectionnements eussent été difficilement applicables sans l'adaptation des pneumatiques, de ces merveilleux « rails d'air » que MM. Michelin et C^{ie} s'appliquent à rendre robustes, au prix de patients efforts et de sacrifices pécuniaires considérables.

Cette industrie précieuse et délicate doit donner d'elle une haute idée aux visiteurs étrangers. Elle la donne.

Nous verrons successivement, au meeting de Pau, René de Knyff, se classer brillamment premier en accomplissant les 355 kilomètres du parcours à 70 kilomètres à l'heure, sur une 16-chevaux Panhard-Levasor, munie de pneus Michelin. Le même de Knyff, sera, le 26 mars, premier dans Nice-Marseille, les bandages des grands fabricants de Clermont-Ferrand lui ayant permis de couvrir, à 57 km. 187 de moyenne, le même parcours que, deux ans auparavant, Charron avait effectué à 32 km. 83 à l'heure seulement ; enfin les deux grandes épreuves de l'année, la première Coupe Gordon-Bennett, et la course Paris-Toulouse, seront gagnées, l'une par Charron qui roula 566 kilomètres, sans un accroc, sur les pneus de Michelin, et l'autre par Levegh, dont la Mors 24 chevaux aura fait 1 348 kilomètres en vingt heures, soit une moyenne de 64 km. 504, vitesse à laquelle Michelin n'est pas non plus étranger !

Désormais, Michelin, devenu l'indispensable collaborateur du fabricant, auquel, grâce à ses bandages, il a permis de réaliser des économies de poids, tant dans la construction des roues que dans l'ensemble du véhicule, sera, en outre, l'auxiliaire précieux du client, voire même son éducateur.

A côté de l'instrument, il place la méthode, pour apprendre à en jouer.

Quelques années après l'aube du siècle à l'éveil de laquelle nous venons d'assister, Michelin, au cours d'une conférence sur les divers bandages, donnera sur leur emploi cet intéressant exposé que conclura l'apologie rationnelle du gros pneu :

En terminant notre rapport de 1900, dit-il, nous formulions le vœu que dans le but de faciliter les rechanges et de simplifier les stocks, les constructeurs s'entendissent pour unifier les diamètres des roues.

Il est hors de doute que ce résultat se trouve aujourd'hui en grande partie atteint.

Dans le même ordre d'idées, les constructeurs ont presque généralement adopté, à l'heure actuelle, les quatre roues égales.

Enfin, la masse des chauffeurs adopte aujourd'hui ce que nous avons appelé si justement la « double semelle », c'est-à-dire le pneu le plus fort possible en vue du résultat cherché.

Ce qui précède se vérifie facilement :

Avant 1900, les diamètres les plus employés allaient de 900 à 1 100 millimètres, pour le boudin de 65 et de 90 millimètres.

Depuis, les diamètres ont diminué et les grosseurs de boudin augmenté. On emploie aujourd'hui en voiture des diamètres de 760 à 910 millimètres pour des boudins de 90, 105 et 120 millimètres. Les catégories les plus employées sont le 870-90 et le 920-120 millimètres.

Il est certain que, depuis 1900, la qualité des produits s'est sensiblement améliorée; mais si des consommateurs éprouvent à l'heure actuelle une satisfaction bien plus grande de leurs pneus, cela tient moins à cette amélioration qu'à ce fait qu'ils savent aujourd'hui tirer parti de leurs pneumatiques.

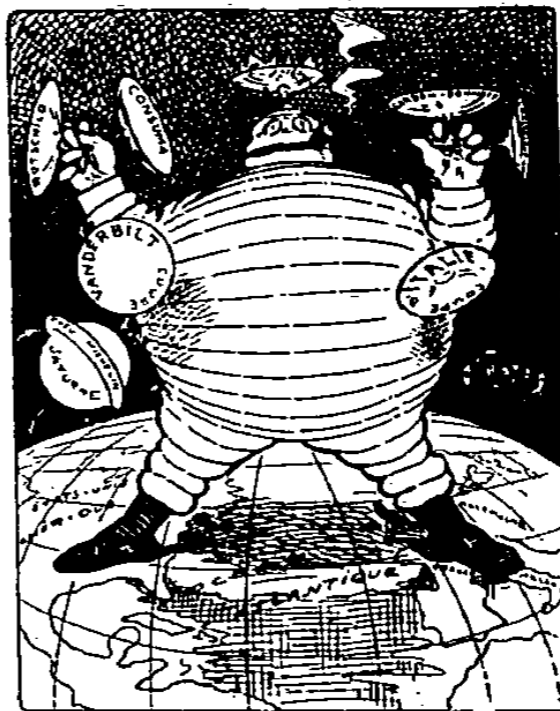
Le fait de l'homme a sur la durée du bandage pneumatique une influence capitale. Une constatation journalière que nous faisons, c'est que toutes les conditions étant les mêmes, certains chauffeurs useront deux ou trois fois plus de pneumatiques que d'autres. Cela tient uniquement à leur manque de soins et voilà pourquoi nous leur disons quels sont les soins dont leurs pneumatiques ont besoin.

Les chauffeurs sont d'ailleurs pénétrés aujourd'hui de l'excellence de ces conseils dont ils comprennent mieux et les avantages et le but.

Quand nous leur disons, par exemple, d'employer les plus gros pneus possible, nous leur expliquons pourquoi.

On compare très justement le pneumatique à un ressort. En fait, c'est le ressort idéal! Mais un ressort réduit les vibrations proportionnellement à sa longueur; on a donc intérêt à prendre un ressort aussi long que possible. De même pour le pneumatique, plus le volume d'air sera considérable, c'est-à-dire plus le pneu sera gros et plus les vibrations causées par les obstacles seront absorbées, plus le roulement, par conséquent sera rendu doux et agréable.

Le cahotement et les trépidations ont toujours une répercussion fâcheuse sur la durée



LE TRUST DES COUPES
DIBENDUM VA AGCAPAREM TOUTES
LES COUPES

des différentes parties de la voiture. Par conséquent, tout moyen susceptible de les atténuer entraînera comme contre-partie une durée plus longue de l'ensemble.

Voilà pourquoi il faut pousser aux gros pneus.

Supériorité indiscutée de notre industrie nationale

La supériorité de notre industrie nationale apparaît néanmoins nettement. Elle ressortit peut être d'autant mieux qu'elle se trouvait à l'Exposition de 1900 dans des conditions particulièrement défavorables.

C'est pour cela, pour ce mal qui fut sans doute un bien, que l'on félicitera les organisateurs de la grande foire internationale qui inaugura le vingtième siècle.

Car, d'autre part, et en considérant la question de quelque autre façon que ce soit, on ne peut que demeurer surpris, confondu, que la haute direction d'une manifestation du genre de l'Exposition de 1900 ait autant ignoré la grande industrie automobile, déjà en passe cependant de prendre un développement aux proportions gigantesques!

L'automobile n'eut d'ailleurs jamais de chance aux expositions. En 1889, nous avons vu combien les engins de Daimler et de Benz, passèrent inaperçus, les tricycles à vapeur exposés par Mérelle, concessionnaire de la licence de Dion-Bouton et par Serpollet, n'avaient guère eu plus de succès.

Un des plus anciens journaux de sports, *le Cycliste*, publié à Saint-Étienne, contient à ce propos, dans son numéro du 1^{er} octobre 1889, la curieuse appréciation suivante.

L'application aux vélocipèdes d'un moteur quelconque, soit électrique, à vapeur, ou autre, dont la force remplacerait celle que l'homme est obligé de développer avec des instruments actuels, est en ce moment la grande question du jour.

Deux vélocipèdes à vapeur sont visibles à l'Exposition, présentés par :

M. F. Mérelle, 82, rue Lauriston, à Paris. Machines dites à générateur inexplosible et à chargement central; prix 2 250 francs.

M. Serpollet, 5, avenue de l'Opéra, à Paris. Machines dites à générateur inexplosible et à variation instantanée; prix 3 000 francs.

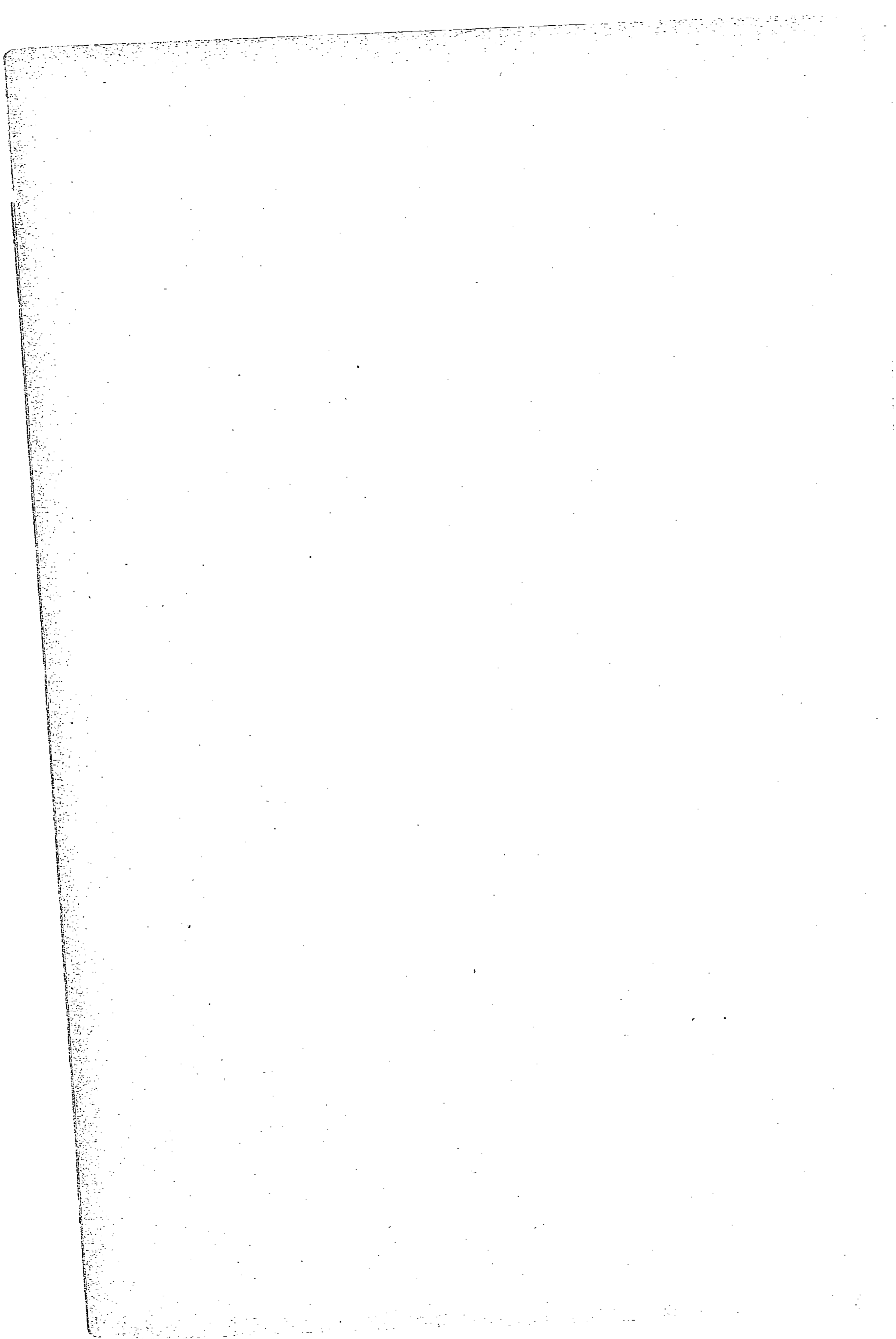
Sans vouloir critiquer les inventeurs ni diminuer en quoi que ce soit leur mérite, il ressort clairement de l'exposé que nous venons de faire, que ces vélocipèdes à vapeur ne sont pratiques en aucune façon, même en prenant pour exacts tous les avantages qu'ils leur attribuent.

... Dans les deux cas, les prix de 2 500 à 3 000 francs sont par trop élevés et ne pourraient être abordés que par quelques privilégiés de la fortune (!) et encore beaucoup

d'entre eux préféreraient-ils à un vélocipède aussi cher, un équipage de deux chevaux avec voiture et accessoires qu'ils auraient pour ce prix.

... Des prix énormes des vélocipèdes à vapeur et de l'obligation d'avoir des gens spéciaux pour les conduire, on peut conclure que, tant que ces moteurs n'auront pas été *très simplifiés*, de façon à en rendre les prix abordables et la conduite facile, leur application aux vélocipèdes sera du domaine de la *fantaisie et non de celui de la pratique*.

Il y a, n'est-ce pas, des rapprochements à faire, qui sont parfois curieux?...



CHAPITRE XXI

Première Coupe Gordon-Bennett.

La course Paris-Toulouse (1900)

Les courses de l'année. — Classiques meetings de la Côte d'Azur. — Paris-Roubaix et l'affaire de la Croix-de-Noailles. — Les mille milles en Angleterre. — Première Coupe Gordon-Bennett. — Victoire de la France. — Charron avec une Panhard-Levassor gagne l'épreuve. — Paris-Toulouse : la victoire de Levegh sur Mors.

Les courses de l'année. — Classiques meetings de la Côte d'Azur. — Paris-Roubaix et l'affaire de la Croix-de-Noailles. — Les mille milles en Angleterre

Nous avons vu ce qu'il était advenu de l'automobilisme depuis l'année 1894, date à laquelle cette industrie entrait dans une période véritablement active, et, cessant de préoccuper quelques inventeurs isolés, s'imposait nettement à l'attention publique.

L'essor industriel apparaît ininterrompu, toujours croissant : notre suprématie sur l'étranger s'est affirmée de la façon la plus catégorique.

Conséquence inévitable de cet état de choses, ou mieux, cause principale le déterminant, les épreuves de toutes sortes, visant l'endurance, le confortable, la vitesse... la vitesse surtout, ont suivi la même progression, sauf toutefois en ce qui concerne l'année 1900 et l'on va comprendre pourquoi.

En effet, à propos des courses disputées depuis 1894, Paul Meyan fait la très judicieuse observation qui suit :

D'abord une par an, pendant les deux premières années, puis quatre, puis sept, puis vingt et une, puis trente. Mais soudain, avec 1900, nous retombons brusquement au chiffre de vingt et une courses. C'est que, après Paris-Roubaix, la guerre aux chauffeurs a commencé et que nous ne comptons plus, pour les derniers mois, qu'un nombre restreint d'épreuves (celles de l'Exposition ou réunions de province), tandis que dans les mois correspondants de 1899, vingt-cinq épreuves sont inscrites au tableau.

Et M. Paul Meyan de conclure :

Sans les mesures policières, nous aurions eu soixante réunions en 1900.

Nous ne saurions évidemment nous réjouir des prescriptions prohibitives qui furent, au lendemain d'accidents regrettables, édictées par une autorité plus nerveuse que perspicace; car ces prescriptions étaient mal conçues, maladroitement, outrées. D'autre part, elles eurent, très indépendamment de la volonté de leurs auteurs, une conséquence heureuse.

La multiplication exagérée des épreuves ne pouvait que nuire à l'intérêt de chacune.

La diffusion des petites courses risquait d'amoinrir l'importance des grandes épreuves classiques. On s'en aperçut, et même, en 1900, si Paris-Toulouse remportait un beau succès, peu comparable cependant à celui de Paris-Marseille, ou de Paris-Amsterdam, la première Coupe Gordon-Bennett passait absolument inaperçue. (Il est vrai qu'en ce qui concerne cette dernière épreuve d'autres raisons militaient en sa défaveur.)

Nous voici donc, au début de l'année, sur la Côte d'Azur, pour assister aux meetings habituels de la Méditerranée : la Coupe de Nice offerte par M. P. Chauchard, vice-président de l'Auto-Vélo-Club Niçois, échoit à M. Pinson, un peu plus tard; dans Nice-Marseille, pour la première fois depuis qu'existe l'épreuve, c'est un motocycliste, Béconnais, qui fait le meilleur temps. A vrai dire, René de Knyff, sur grosse voiture, le suit dans le classement général à 2/5 de seconde.

Les 16 kilomètres de la côte de la Turbie sont gravis en 19 m. 2 s. par Levegh sur Mors, mais cette course est attristée par l'accident de la Mercedes n° 8, qui chavire au premier virage, occasionnant la mort de son conducteur, l'infortuné Bauer.

Le mille se dispute sur la promenade des Anglais; Béconnais, en 2 m. 3/5 et Serpollet, avec sa voiture à vapeur, en 2 m. 4/5, sont les vainqueurs.

Entre temps, *la France automobile* a organisé sa course dite du *Catalogue*, dans laquelle les concurrents sont répartis en six catégories variant avec le prix des châssis. Girardot la gagne, faisant du 59 de moyenne.

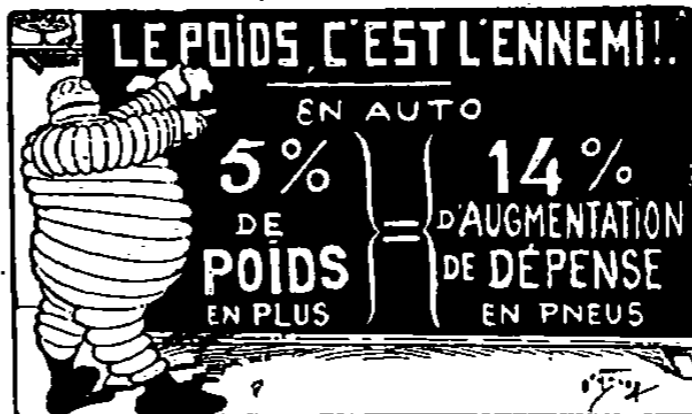
Cette performance n'étonne pas M. Henri de Rothschild, qui assure pouvoir soutenir une vitesse constante de 60 à l'heure avec sa Daimler 24 chevaux.

De Knyff parie cinq louis... le contraire! et, séance tenante, l'expérience est tentée. Malheureusement, au bout de quelques kilomètres, une des

chaînes dans la Daimler cassait, arrêtant la voiture, interrompant l'essai.

Ce même de Knyff dans le Circuit du Sud-Ouest, à l'occasion du meeting de Pau, parvient à faire du 70 de moyenne, pendant cinq heures consécutives, et c'est là un record qui restera longtemps imbattu. La voiture qu'il pilote est toujours une Panhard-Levassor montée sur pneus Michelin.

Tandis qu'on se préoccupe d'un prochain Paris-Bordeaux, qu'organisera *le Vélo*, et d'un futur Paris-Brest annoncé par *le Matin*, les voitures font Paris-Rouen-Paris, et Decauville, qui triomphe, a construit pour la circonstance des engins n'ayant plus aucun rapport avec le véhicule de tourisme.



LES CONSEILS DE BIBENDUM

Les clubs du midi de la France, réunis, s'entendent pour créer la Coupe provinciale : Béconnais continue, par sa victoire de Salon, à allonger à liste de ses succès, puis à lieu, le 15 août, Paris-Roubaix.

Cinquante-deux motocyclistes sont engagés ; en outre, des coureurs, tels que A. Clément, Gilles Hourgières, vont entraîner des cyclistes : ceux-ci se préoccuperont de Bouhours. Levegh emmènera Garin.

Le départ est donné brillamment dans la forêt de Saint Germain, mais voici que survient l'accident de la Croix-de-Noailles.

La foule était massée au virage célèbre : le motocycliste Lerod veut à cet endroit dépasser son concurrent Martin. Tous deux s'accrochent et sont projetés dans le public où ils font des victimes, non sans s'être eux-mêmes assez maléficiés. Un M. Bichler est blessé. Mme Charles Bos, femme du député, a la jambe cassée... et l'affaire ne laisse d'avoir une désastreuse répercussion.

A la vérité, c'était la première fois qu'un malheur atteignait les spectateurs d'une course d'automobiles ; jusqu'alors les coureurs avaient été les seules victimes. Néanmoins, les pouvoirs publics sévirent durement.

Tout d'abord, le préfet de Seine-et-Oise interdit toute épreuve dans le ressort de son département. M. E. Demagny, secrétaire général du ministère de l'intérieur, étendit cette mesure à toute la France, M. Cavard, chef de la sûreté, déclara à qui voulait l'entendre, que c'en était fini avec les courses d'automobiles, et, pour comble de malheur, voici les chauffeurs menacés irrévocablement du « gros-numéro »... Dix-huit jours après, se

disputait le quatrième Critérium des motocyclettes ! Le gouvernement s'était laissé fléchir.

Le 27 mai, le Critérium des voiturettes, interdit à Vincennes, était autorisé sur la route d'Étampes, puis celui des motocyclettes ; la grosse voiture seule inquiétait l'autorité,

Nous verrons ce qu'il advint de Paris-Toulouse et de la Coupe Gordon-Bennett, autorisées au dernier moment.

Achevons donc auparavant l'examen rapide des petites épreuves de l'année.

Voici le Critérium de Provence, dans lequel Jenatzy, sur Bolide, parcourt les 37 derniers kilomètres en 24 m. 45 s., soit à l'allure fantastique de 92 kilomètres à l'heure.

Le Moto-Club, tout récemment fondé pour faire échec à la Société d'encouragement, prend l'initiative d'une intéressante épreuve à l'alcool sur le parcours Paris-Rouen. M. Serpollet, président de la nouvelle association, propose, au banquet classique qui achève la manifestation, la santé du vainqueur, Giraud, et porte un toast à l'avenir du carburant national.

D'autre part, le nouveau journal sportif que dirige Henri Desgrange, *l'Auto-Vélo*, organise une course à l'essence qui réunit le lot superbe de cent quatorze engagés. Il s'agit de tourner autour de Longchamp jusqu'à ce que les réservoirs, tous de même capacité, soient à sec. C'est, à la vérité le premier concours de consommation.

Il risque de ne pas avoir lieu : la police se dispose à l'interdire ; on l'apprend au matin même de l'épreuve. Alors les concurrents proposent de remplacer le tour de Longchamp par la course Paris-Meulan : on leur mesure la ration d'essence et les voilà partis ! M. Gobron en profite pour faire d'intéressants parallèles, et, ayant engagé deux voitures, l'une fonctionnant à l'alcool, l'autre à l'essence, constate que la première a consommé 8 lit. 800 ; la seconde, 10 litres.

L'alcool a désormais sa catégorie : nous le retrouvons à Chanteloup où c'est cependant le moteur à essence qui triomphe avec le docteur Pascal, voire même à Gaillon, dernière course de fin d'année, dans laquelle Béconnais s'affirme décidément imbattable.

A l'étranger, quelques épreuves se sont disputées : l'Angleterre a eu, du 23 avril au 11 mai, son grand concours d'endurance des *Mille milles*, ouvert, tant aux fabricants qu'aux propriétaires, dont le parcours empruntait la traversée des villes suivantes : Londres, Birmingham, Manchester,

Carlisle, Édimbourg, Newcastle, Leeds, Scheffield, Northampton, Londres ; la Belgique a créé une épreuve de vitesse sur 1 kilomètre ; enfin l'Italie a convoqué quelques motocyclistes aux environs de Padoue.

Mais revenons, maintenant, à la première Coupe Gordon-Bennett.

Première Coupe Gordon-Bennett. — Victoire de la France.

— Charron avec une Panhard-Levassor gagne l'épreuve

En dépit de l'interdiction théorique des courses de vitesses sur routes, un certain nombre d'épreuves s'étaient disputées... avec ou sans autorisation.

A vrai dire, l'administration permettait, mais en rechignant. Il semblait qu'elle agissait contrainte, forcée ; qu'elle escomptait, de son mauvais vouloir, le découragement des apôtres de la rapidité à outrance... c'était mal les connaître ! Ceux-ci attendaient, parfois jusqu'à la veille, l'autorisation espérée, et l'organisation de l'épreuve en souffrait dans une certaine mesure.

Il convient de dire, à propos de la Coupe Gordon-Bennett que les organisateurs, la Commission sportive de l'Automobile-Club, ne s'étaient laissés intimider ni par les récriminations des concurrents évincés, ni par les menaces des pouvoirs publics,

Au surplus, tout avait été prévu, réglé avant le fâcheux incident de la Croix-de-Noailles, prétexte de l'ostracisme gouvernemental.

Dès le mois de novembre 1899, M. Gordon-Bennett avait officiellement informé les Automobile-Clubs étrangers de la création de sa Coupe-challenge, par la lettre ci-dessous :

Monsieur le Président,

Désireux d'encourager l'industrie automobile, j'ai institué un prix international destiné à être disputé par les divers clubs automobiles du monde entier.

J'ai chargé la Commission sportive de l'Automobile-Club de France de l'organisation, et je vous envoie ci-joint un exemplaire du règlement, qui a mon approbation.

Ce prix international est représenté par une Coupe que j'ai provisoirement déposée à l'Automobile-Club de France.

Afin que, dès l'année prochaine, un club devienne effectivement détenteur de ma Coupe, j'ai décidé que pour la première fois cette épreuve sera courue sur route entre le 15 avril et le 15 mai 1900. En conséquence, je vous prie de me faire savoir, avant le 1^{er} janvier prochain, si vous avez l'intention de prendre part à cette épreuve.

Vous voudrez bien adresser votre réponse au président de l'Automobile-Club de France, qui me la fera parvenir.

J'ai résolu que cette première rencontre des clubs automobiles aura lieu sur les routes de France et j'ai chargé l'Automobile-Club de France de l'organiser sous le règlement ci-joint.

Dans l'espoir que votre club voudra bien, par sa participation, rehausser l'éclat de cette manifestation, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de toute ma considération.

J. GORDON-BENNETT.

Les réponses ne tardèrent pas à parvenir :

Tout d'abord, M. le baron Pierre de Crawhez, président de l'A. C. de



LA COUPE GORDON-BENNETT

Belgique, accusa réception de la lettre, disant qu'il espérait que la nation belge participerait à l'épreuve.

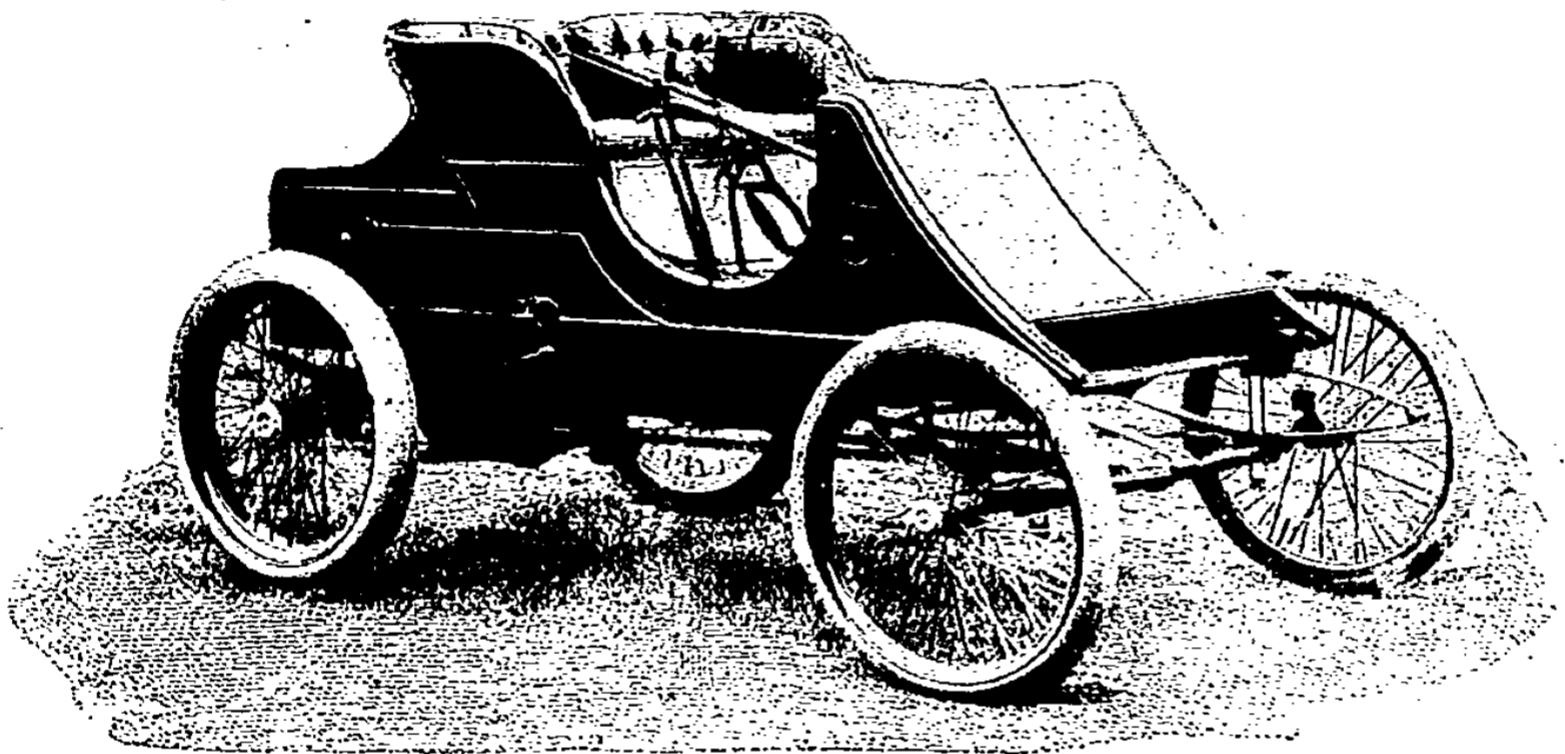
M. le duc de Ratibor, au nom du Deutscher Automobil Club, inscrivit une voiture Benz, qui représenterait l'Allemagne.

D'autre part, M. Teroud, vice-président de l'Automobile-Club de Suisse, répondit que l'article 8 du règlement spécifiant que toutes les voitures devaient être construites dans le pays du club qui les engage, empêcherait ses compatriotes de concourir, car, disait-il :

Nous n'avons aucune voiture de construction suisse à présenter, mais à partir de juillet prochain nos usines seront à même de produire et nous participerons vraisemblablement à l'épreuve de 1901.

M. le comte Poetting, représentant l'Automobile-Club d'Autriche, formula la même excuse et le même espoir.

Enfin, en Italie, sans se prononcer catégoriquement, l'Automobile-



LA VOITURE AMÉRICAINE WINTON

(*La France automobile*)

Club de Milan fit des démarches actives pour obtenir d'être reconnu officiellement par l'Automobile-Club de France, en sa qualité d'aîné de l'Automobile-Club de Turin, auquel on s'était adressé.

Quant aux délégués internationaux, ils furent les suivants :

France, comte de Chasseloup-Laubat. — *Allemagne*, comte de Sierstorpf. — *Amérique*, M. Gray-Dinsmore (vice-délégué, M. Flagger). — *Belgique*, M. Ruys Arban.

Les couleurs des véhicules étaient en outre choisies :

Pour la France, le bleu ; pour l'Allemagne, le blanc ; pour l'Amérique, le rouge, et pour la Belgique, le jaune.

En France, l'apaisement s'était fait relativement au choix des coureurs invités à défendre nos couleurs nationales. En vain, d'ailleurs, des mai-

sons comme Mors, de Dietrich, des chauffeurs comme Lemaître, Antony, et même *le New-York Herald* avaient émis l'idée de courir des épreuves éliminatoires; cette résolution ne devait être prise que quatre années après.

On insinua bien que les « évincés » avaient l'intention, au jour de l'épreuve, de partir un quart d'heure après les coureurs officiels et de les dépasser en cours de route, mais il n'apparait pas que ce projet ait excédé l'importance d'une boutade.



JENATZY SUR BOLIDE (AU DÉPART)
(*Motor Review*)

Le 23 janvier, la Commission sportive arrêtait ainsi l'itinéraire de l'épreuve :

Départ : Montretout (passage à niveau), Versailles, Ablis, Chartres, Châteaudun, Orléans, Gien, Cosne, Nevers, Moulins, La Palisse, Roanne, Tarare, Lyon (arrivée) 566 kilomètres.

Quant à la date de l'épreuve, elle était fixée au 14 juin.

Trois jours auparavant la course était encore interdite : on ignorait si

elle se disputerait et l'Automobile-Club d'Allemagne excipait de cette situation imprécise pour déclarer forfait.

Un mois auparavant, le *Convegno Automobilistico de Brescia* avait gracieusement proposé à l'Automobile-Club les routes de Lombardie, ce qui eût tranché la question en suspens devant l'autorisation gouvernementale, mais la Commission sportive avait bon espoir. Au dernier moment, elle parvint, cette autorisation.

Et le 14 juin, au matin, en présence de cent cinquante à deux cents

curieux, M. E. de Perrodil, chronométréur officiel, donnait, à 3 h. 14, au passage à niveau de Montretout, le départ aux véhicules concurrents, de deux en deux minutes et dans l'ordre ci-après :

1. René de Knyff (Panhard-Levassor), France ;
2. Jenatzy (Bolide), Belgique ;
3. Winton (Winton), Amérique ;
4. Charron (Panhard-Levassor), France ;
5. Girardot (Panhard-Levassor), France.

Conformément aux instructions de la Commission sportive, les concurrents avaient remis aux organisateurs de l'épreuve les renseignements relatifs à la fabrication des véhicules. Les organes qui tombaient plus particulièrement sous le coup de l'article 3 étaient les suivants :

Essieux, roues et ressorts ; bandages des roues ; chaînes et courroies ; moteurs dans toutes leurs parties ; châssis ; pompes et radiateur ; carburateur ; appareils d'allumage ; réservoirs et tuyauterie ; engrenages et transmissions ; appareils de freinage.

Aucune objection n'ayant été formulée sur ce chapitre, la course commença.

D'importantes précautions de sécurité avaient été prises par la Commission sportive qui, d'ailleurs, s'était procurée avant l'épreuve, toutes les autorisations départementales et municipales nécessaires.

Les organisateurs avaient même poussé le scrupule jusqu'à adresser aux maires des diverses communes traversées cette circulaire relative au passage éventuel des véhicules dans les diverses localités :

MARCHE PROBABLE DES VÉHICULES

DÉPART DU PASSAGE A NIVEAU DE MONTRETOUT

le jeudi 14 juin, à trois heures du matin

Entre Montretout et la station de Limours, les véhicules passeront de trois à quatre heures.

Entre la station de Limours et Ablis, de trois à cinq heures ; entre Ablis et Chartres, de trois heures et demie à cinq heures ; entre Chartres et Châteaudun, de quatre heures à cinq heures et demie ; entre Châteaudun et Orléans, de quatre heures et demie à six heures ; entre Orléans et Gien, de cinq heures à sept heures ; entre Gien et Cosne, de cinq heures et demie à huit heures ; entre Cosne et Nevers, de six heures à neuf heures ; entre Nevers et Moulins, de six heures et demie à dix heures ; entre Moulins et La Palisse, de sept heures à dix heures et demie ; entre La Palisse et Roanne, de sept heures et demie à onze heures ; entre Roanne et Tarare, de huit heures et demie à douze heures et demie ; entre Tarare et Lyon, de neuf heures à une heure ; Lyon arrivée, entre neuf heures et demie et deux heures.

Les voitures prenant part à la course sont au nombre de huit et portent chacune un gros numéro. Il faut s'attendre néanmoins au passage de quelques autres voitures accompagnant la course.

Nous nous permettons de compter sur l'obligeance de M. le maire pour inscrire, sur les affiches que nous lui envoyons, l'heure de passage des véhicules, d'après le tableau ci-dessus.

L'intérêt déjà restreint de l'épreuve fut, dès le début, considérablement réduit par les défections successives de René de Knyff, qui brisait un



L'ARRIVÉE DE CHARRON
SUR PANHARD-LEVASSOR (PNEUS MICHELIN)
(La France automobile)

engrenage de quatrième vitesse; de Jenatzy, parti avec une voiture d'occasion Bolide; de Winton, obligé, par des crevaisons successives, d'arrêter, dès Orléans, son extraordinaire voiture à un cylindre d'environ 140 millimètres d'alésage!

A Chartres, quatre des concurrents avaient passé dans l'ordre aux heures suivantes :

1. Charron, à 5 h. 4 m. 55 s. — 2. Girardot, à 5 h. 14 m. 44 s. — 3. Jenatzy, à 5 h. 51 m. 56 s. — 4. Winton, à 6 h. 28 m. 50 s.

Ce fut ensuite la disparition des étrangers.

De plus, Girardot, resté seul en présence de son co-équipier, perdait deux heures à réparer un léger accident, survenu à la suite d'une erreur de parcours, ce qui permit à Charron de gagner aisément; Étienne Giraud, chronométré à Lyon, le vit arriver aux Délices sur la route de l'Arbresle, à 12 h. 23 m., ayant accompli le parcours en 9 h. 9 m., ce qui représentait une vitesse moyenne de 65 km. 857, effectuée avec une Panhard-Levassor, quatre cylindres, 24 chevaux, munie de pneus Michelin. Girardot arrivait ensuite à 2 h. 23 m.

La première coupe Gordon-Bennett était courue.

Les membres de l'Automobile-Club de Lyon offraient, le soir, un punch aux triomphateurs, dans le calme de l'intimité. Les réceptions à venir allaient être de nature différente... Car si jamais épreuve passa inaperçue, aussi bien auprès du public que des gens appartenant aux milieux sportifs, c'est bien la première Coupe Gordon-Bennett.

Toutefois, Jenatzy, qui, somme toute, avait couru par complaisance pour la Belgique, dut conserver un mauvais souvenir de ce premier tournoi international. Un maire autophobe, des environs de Chartres, lui suscita les pires ennuis, sous prétexte qu'il avait écrasé un chien, alors qu'il marchait à une allure excédant 30 kilomètres à l'heure.



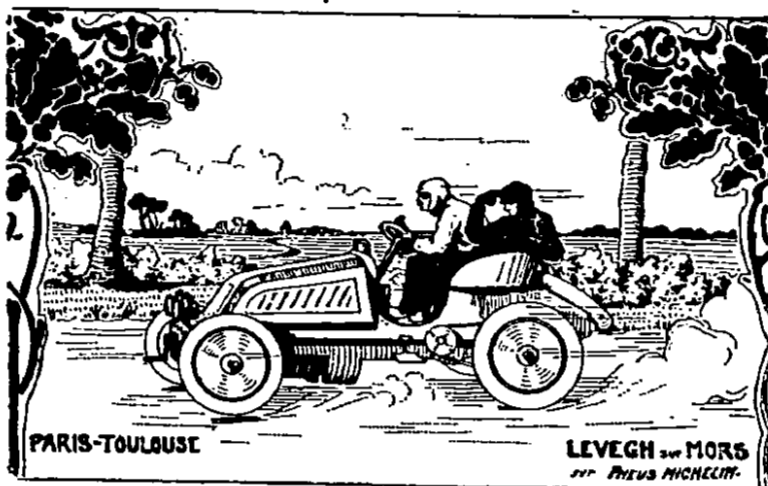
F. CHARRON

Paris-Toulouse : la victoire de Levegh sur Mors

Il semble extraordinaire qu'aucun accident grave ne soit venu attrister la grande épreuve de l'année 1900, la course Paris-Toulouse.

L'hésitation des pouvoirs publics à autoriser la manifestation avait contraint les organisateurs à tout préparer sous réserves. Il en résulta

sans cesse et jusqu'au dernier moment, des contre-ordres, des modifications, des troubles... et aussi des dépenses superflues, de telle sorte que la



somme de 10 800 francs, prévue au budget de l'Exposition, fut de beaucoup excédée au chapitre des dépenses !

Paris-Toulouse fut donc autorisé. En hâte on fit plaquer dans toutes les localités du parcours l'affiche officielle informant les populations.

Soixante-seize engagements étaient parvenus en

temps utile à l'éditeur responsable, M. Jeantaud. Ils étaient relatifs à vingt-sept voitures, quatorze voitures, trente et un motocycles et une motocyclette.

L'itinéraire de ce long parcours, comportant 1348 kilomètres, avait été reconnu par M. Tampier. Le départ allait être donné sur la route de Montgeron. D'une seule traite, les coureurs devaient se rendre à Toulouse en passant par Melun, Fontainebleau, Montargis, Gien, Bourges, Issoudun, Châteauroux, Limoges, Uzerche, Brives, Cahors, Montauban et Pompignan.

Après une journée d'exposition à Toulouse, ils accompliraient le trajet Toulouse-Limoges, puis le lendemain de cette étape, celui de

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère du Commerce et de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes

EXPOSITION DE 1900

Concours d'Exercices Physiques et de Sports

SECTION VII — AUTOMOBILISME

**COURSE INTERNATIONALE
d'Automobiles**

PARIS — TOULOUSE — PARIS

Messieurs les habitants sont prévenus que la COURSE INTERNATIONALE D'AUTOMOBILES organisée pour l'Exposition Universelle de 1900, par l'Automobile-Club de France, aura lieu le 25 juillet entre Paris et Toulouse, le 27 entre Toulouse et Limoges et le 28 entre Limoges et Paris. Les Charretiers et Voituriers sont instamment priés de prendre bien exactement leur droite et de ne pas encombrer les voies suivies par les voitures automobiles.

L'AFFICHE OFFICIELLE

Limoges-Paris. Le départ eut lieu, selon l'usage, à l'aube, le 25 juillet, en présence d'une foule considérable qui contrastait avec les quelques curieux attirés le mois précédent par la Coupe Gordon-Bennett.

Les concurrents avaient d'intéressants véhicules. Six voitures Panhard-Levassor du type dit « de la Coupe » étaient pilotées par de Knyff, Voigt, remplaçant Charron malade; Girardot, Giraud, de Périgord et Pinson.

La Belgique avait cinq représentants : Jenatzy, Lefebvre, le baron Pierre de Caters, M. de Champrobert et de Lorys. Edge inaugurait une Napier anglaise de 24 chevaux, mais le favori était sans contredit Levegh, qui, avec sa rapide voiture Mors, venait, quelques jours auparavant, de faire 172 kilomètres en 1 h. 55 sur la route de Trouville.

Il y eut un déchet formidable au cours de cette première étape. Le chronométrateur Gaudichard avait donné le départ à une soixantaine de partants. On en compta huit arrivés à Toulouse dans les délais prescrits! C'étaient, tout d'abord, Levegh, qui passa le premier la ligne de contrôle à 5 h. 18 m. 35 s. couvert de poussière, très fatigué, ayant accompli le parcours en 13 h. 13 m. 50 s.; Giraud, second, faillit s'évanouir en descendant de voiture; Voigt, Pinson, Antony, passés ensuite dans cet ordre, avouèrent qu'ils étaient éreintés.

A la vérité, la chaleur avait été torride cette journée, et pénible pour tous, surtout pour les héroïques motocyclistes dont trois parvinrent à l'étape : Teste, Collignon et Bardin.

Louis Renault, arrivé dans la nuit, au bout de 20 h. 34 m. 55 s. de marche, sauvait l'honneur des voiturettes en terminant l'étape, bien qu'ayant dans l'obscurité télescopé une charrette de maraîcher, pas éclairée naturellement. Marcel Renault arrivait derrière lui à Toulouse, et, le lendemain, les deux frères repartaient ensemble sur la voiturette de Marcel qui allait finir l'épreuve première de sa catégorie, suivie d'ailleurs de deux autres voiturettes Renault frères, l'une menée par M. L. Grus, les seules achevant le parcours total.

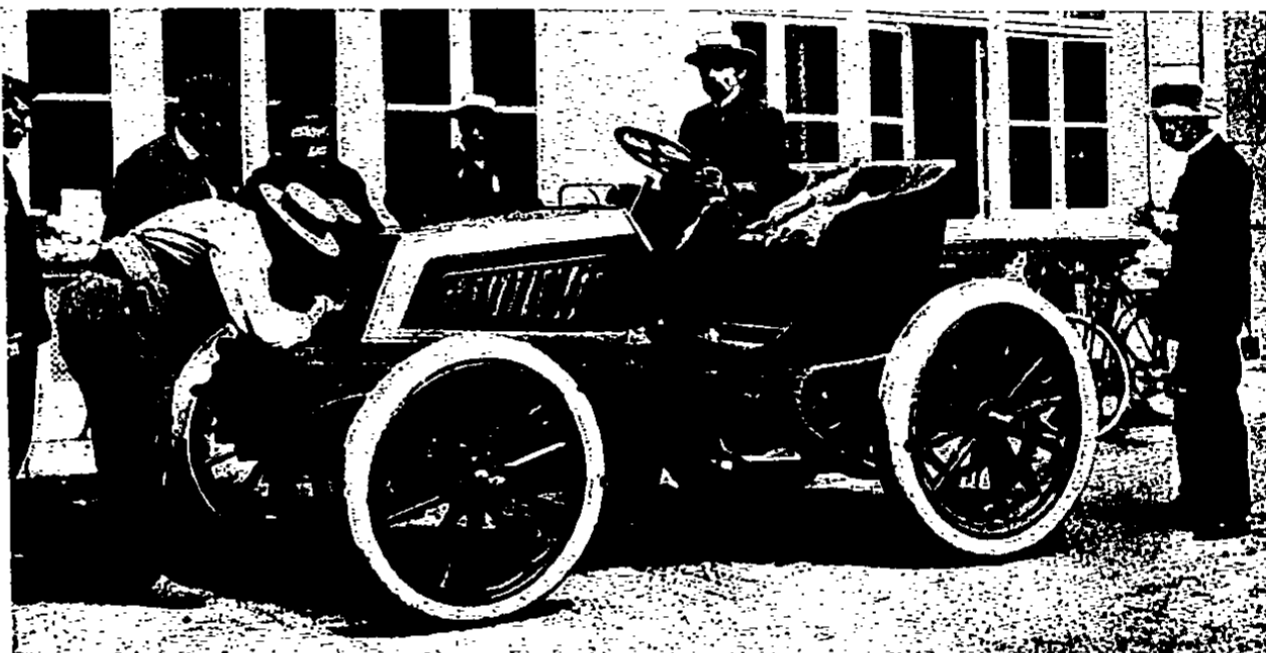
Les concurrents étrangers s'étaient essaimés dès le début : Edge, au départ, avait heurté Jenatzy et faussé l'essieu de son concurrent tout en démolissant sa propre voiture. Ni l'un ni l'autre n'avaient pu partir!

La journée d'exposition au Pré-Catelan, à Toulouse, permit aux nombreux retardataires d'arriver à temps pour se faire donner le départ de la seconde étape Toulouse-Limoges.

Ils arrivèrent une quinzaine, exténués par une température de 40 dc.

grés centigrades, Voigt en tête, précédant Levegh, Giraud, Pinson, Teste, etc., etc., apportant aussi la mauvaise nouvelle d'une chute grave, dont le motocycliste Vial avait été victime, près de Thiviers, en voulant, disait-on, éviter un chien. En réalité, voici ce qui s'était passé :

Vial, ayant très chaud, avait, en cours de route, acheté un de ces chapeaux panama à 13 sous, comme en vendent les colporteurs. C'était une insuffisante garantie contre les rigueurs du soleil. Deux verres de champagne, absorbés en hâte, lui avaient tourné la tête, et l'insolation



LEVEGH

SUR MORS (PNEUS MICHELIN)

(Motor Review)

survenant, il était brusquement tombé de sa machine, se blessant grièvement.

Le troisième jour, ce fut le tour de Gilles Hourgières de rouler dans un fossé près de Gien, en voulant éviter une charrette. Mais, heureusement, de brisé, il n'y eut que la voiture.

L'arrivée ultime enfin s'effectua à Montgeron, lieu du départ : Levegh, qui, décidément, triomphait, eut la coquetterie d'allumer un cigare en descendant de voiture, et le classement définitif fut ensuite établi ainsi :

Voitures : 1. Levegh (Mors), 26 h. 43 m. 43 s. — 2. Voigt (Panhard-Levassor). — 3. Pinson (Panhard-Levassor). — 4. Giraud (Panhard-Levassor). — 5. Antony (Mors). — 6. de Turckheim (de Dietrich). — 7. Ravel (Peugeot). — 8. Brillié (Gobron Brillié).

Voiturettes : 1. Louis Renault (Renault frères), 40 h. 26 m. 46 s. — 2. Schrader (Renault frères). — 3. Grus (Renault frères).

Motocycles : Teste (de Dion-Bouton), 29 h. 51 m. 53 s. — 2. Collignon (de Dion-Bouton). — 3. Bardin (de Dion-Bouton). — 4. Gasté (Soncin). — 5. Gleizes (de Dion-Bouton).

Cette course fut l'occasion d'un nouveau triomphe pour Michelin : toutes les voitures, la première voiturette et les trois premiers motocycles arrivés étaient montés sur des pneus de sa fabrication.

Paris-Toulouse était fini; à la satisfaction générale, l'épreuve avait réussi et nul incident grave ne permettait à l'autophobie populaire ou administrative de montrer les dents.

Le Temps crut devoir enregistrer la protestation indignée de quelques habitants d'Ivry et de Choisy-le-Roi qui s'étaient amèrement plaints de n'avoir pu dormir la nuit précédant le départ.

Quant à l'autorité, son unique victime avait été le motocycliste Williams, arrêté, dans le bois de Vincennes, alors qu'il se rendait à Montgeron, conduit au poste par un garde, au revolver menaçant, et empêché de partir sous prétexte que divers papiers réglementaires lui faisaient défaut!!!

Ce fut la note gaie de l'épreuve... sauf pour l'intéressé!



CHAPITRE XXII

La Presse. — Les Salons. — La Décentralisation. — L'Alcool

Le manifeste de Pierre Giffard et l'Union automobile française. — La presse sportive : « L'Auto-Vélo ». — H. Desgrange. — Le Salon du Grand-Palais. — La décentralisation sportive — Les clubs automobiles de province. — A l'étranger : la concurrence éventuelle. — Un gros procès à l'horizon. — Les brevets Selden en Amérique. — L'alcool ; son rôle futur dans l'industrie automobile. — Premier concours organisé par le ministère de l'agriculture. — Fin d'année, fin de guerre.

Le manifeste de Pierre Giffard et l'Union automobile française

LA scission intervenue au sein du comité de l'Automobile-Club, la fondation, sous la présidence de Léon Serpollet, du « Moto-Club », devenu peu après l'« Union automobile française », dont Pierre Giffard ne cessait d'être l'inspirateur, l'« éminence grise », tous ces événements devaient avoir pour conséquence une déclaration de guerre entre les deux sociétés sportives.

Le cartel émana de l'Union automobile, sous la forme de la *délibération prise par le comité en sa séance du 2 janvier 1901* et rendue publique.

Voici la teneur de ce document qu'on baptisa le Manifeste :

Le Comité de l'Union automobile de France :

Considérant que les longues courses à toute vitesse sur les routes de France n'offrent plus le même intérêt qu'autrefois pour l'industrie de l'automobile ;

Que ces courses auraient, au contraire, pour effet, à la vitesse que peuvent fournir, aujourd'hui les moteurs, d'écarter les adeptes de la locomotion nouvelle en effrayant les populations ;

Que nombre de conseils généraux ont émis, dans le cours de l'année 1900, des vœux tendant à l'interdiction des courses d'automobiles ;

Considérant que si, pendant plusieurs années, les courses ont été nécessaires pour démontrer que l'automobile peut développer les plus grandes vitesses, il n'est plus indispensable de renouveler ces expériences, dangereuses pour les passants en dépit de leur prudence, aussi bien que pour les conducteurs en dépit de leur habileté ;

Considérant que l'accident regrettable survenu l'année dernière à la Croix-de-Noailles a produit dans l'opinion publique une impression ineffaçable dont il doit être tenu compte à l'avenir ;

Que le rôle d'une société d'encouragement à la locomotion mécanique ne doit pas

consister à jouer ainsi avec la sécurité publique, mise en danger permanent par des compétitions dites sportives, qui ont détourné jusqu'ici ces sociétés de la voie des études sérieuses dans laquelle l'Union automobile de France est entrée résolument, avec le critérium de l'alcool, les concours de côte, le concours des antidérapants, le concours des moteurs fixes, et maintes autres épreuves où le contrôle scientifique doit remplacer la banale constatation d'un simple juge à l'arrivée;

Considérant que le rôle des sociétés d'encouragement à la locomotion mécanique consiste par-dessus tout à éviter des catastrophes dont la généralité de leurs adhérents payerait ensuite les frais, par des restrictions et des persécutions de toute sorte, ce qui s'est vu l'année dernière à la suite de l'accident précité;

Considérant que l'opinion des diverses administrations dont relève la circulation est unanime pour s'opposer à la continuation d'errements qui furent excusables pendant un certain temps, au début d'une campagne de propagande dont la nécessité était évidente pour vaincre l'esprit de routine;

Considérant, d'autre part, que la vitesse des automobiles est un facteur indispensable au progrès quotidien de l'industrie spéciale et qu'elle doit, à l'occasion, faire l'objet de concours légitimes, voire de courses à outrance limitées à un parcours déterminé d'avance et spécialement surveillé;

Émet le vœu :

Que les pouvoirs publics n'accordent plus aux demandeurs la dangereuse autorisation de faire des courses automobiles sur les routes de France, sauf dans le cas ci-après :

Les sociétés importantes de toute la France pourront être invitées par l'autorité à s'entendre et à faire choix de plusieurs tronçons de routes peu fréquentées, à raison d'un tronçon par région.

Ces tronçons de routes pourront être neutralisés à certaines dates prévues d'avance, affichées et publiées de toutes manières par les soins des organisateurs et sous le contrôle préfectoral; la surveillance de la gendarmerie s'y exercera aux frais des mêmes organisateurs.

Enfin, ceux-ci verseront au bureau de bienfaisance des villes ou villages sur le territoire desquels se trouveront les tronçons de routes choisis, une somme calculée à tant du kilomètre ou à forfait, après entente avec les maires.

La présente proposition sera imprimée et adressée aux ministres de l'intérieur et des travaux publics, au préfet de police à Paris, à tous les préfets de France et d'Algérie, à toutes les sociétés qui s'occupent, en France et en Algérie, de locomotion automobile.

En lui donnant la plus large publicité, l'Union automobile de France a la certitude de servir utilement les véritables intérêts de l'industrie spéciale, que l'abus de manifestations dites « sportives » risquerait de compromettre irrémédiablement.

Le projet ci-dessus débarrassera les routes interdépartementales de ces luttes de vitesse dont les populations ne veulent plus entendre parler, pas plus, du reste, que les adeptes raisonnables de la locomotion nouvelle.

Son exécution assurera, d'autre part, aux sociétés régionales des « motodromes temporaires » où pourra s'exercer, à jour nommé et à des heures fixées d'avance par les préfets, avec le consentement des maires, la puissance des moteurs nouveaux et l'audace des conducteurs.

Délibéré à Paris et voté à l'unanimité par le Comité de l'Union automobile de France, le 2 janvier 1901.

L'Automobile-Club de France s'émut naturellement de cette attaque

directe et répondit, avec l'appui de la Chambre syndicale de l'automobile, par une rigoureuse excommunication que libella le Comité, réuni en séance le 9 janvier ; le document était ainsi conçu :

Le Comité de l'Automobile-Club de France :

Considérant que, par son manifeste en date du jeudi 2 janvier 1901, et sous le prétexte fallacieux de protéger la sécurité publique, le comité de l'Union automobile de France (ex Moto-Club) ne tend rien moins qu'à jeter la défaveur sur le principe de courses reconnu absolument nécessaire par tous les constructeurs aux progrès de l'automobilisme ;

Considérant que ce manifeste, exprimé sous le couvert du titre de Société d'encouragement, n'est fait que pour égarer les bienveillantes dispositions des pouvoirs publics en faveur de manifestations qui ont maintenu la France à la tête de l'industrie automobile :

Vu la délibération du bureau de la Chambre syndicale de l'Automobile, en date du 9 janvier, ainsi conçue :

Le bureau de la Chambre syndicale de l'automobile, après avoir pris connaissance du manifeste publié par l'Union automobile de France, proteste énergiquement contre ses allégations tendant à faire croire que les courses sont un danger permanent pour la sécurité publique ;

Considérant que les courses, lorsqu'elles ont été organisées avec soin, n'ont jamais occasionné d'accidents au public ;

Considérant que les courses ont été la cause la plus puissante des perfectionnements apportés à la construction des voitures automobiles ;

Considérant que la suppression des courses causerait un grave préjudice aux constructeurs français qui ont porté à un si haut point la qualité de leurs produits, et cela précisément au moment où les courses prennent un développement considérable dans tous les pays étrangers.

Réclame au Comité de l'Automobile-Club de France de prendre énergiquement la défense de l'industrie automobile ainsi menacée.

Signé : MM. de DION, président ; JEANTAUD et CLÉMENT, vice-présidents ; PETIT, secrétaire ; RICHARD, trésorier.

Le Comité de l'Automobile-Club de France

Arrête :

Toutes les courses et concours organisés par la Société « Union automobile de France », dont le siège est à Paris, 4, rue Meyerbeer, sont frappés de disqualification.

En conséquence, seront également disqualifiés : les organisateurs, les chronométreurs, les concurrents des courses et concours de l'Union automobile de France, ainsi que les constructeurs lorsqu'ils y prendront part, soit en personne, soit en y envoyant leurs mécaniciens.

Par suite de cette mesure, les disqualifiés ne pourront plus prendre part aux courses et concours organisés par l'Automobile-Club de France, par ses sociétés correspondantes en France et à l'étranger (dont ci-dessous la liste), ou par les sociétés correspondantes de celles-ci.

Les Commissions spéciales de l'A. C. F. sont chargées, chacune en ce qui la concerne, de l'application de la présente délibération.

A la suite de ces événements, l'émotion fut portée à son comble dans les milieux sportifs. On épilogua longuement sur les conséquences qui allaient, sans doute, résulter de cette discorde au camp des pionniers. La presse spéciale multiplia les commentaires; certains discutèrent avec âpreté la question au nom des intérêts du sport, mais en bonne conscience; d'autres profitèrent peut-être de l'occasion, pour couvrir du prétexte, l'assouvissement de rancunes personnelles; peu envisagèrent avec pondération la situation.

Les esprits désormais sont calmés. Les frères, un moment ennemis, réconciliés pour le plus grand bien de l'automobilisme. La patine du temps a arrondi les angles, et s'il faut juger aujourd'hui le manifeste de Giffard, peut-être devra-t-on en dire que la forme, plus que le fond, en était déplorable.

Présentées autrement, les observations de l'Union Automobile, auraient pu cadrer avec l'opinion des dirigeants de l'Automobile-Club. Elles cadrèrent par la suite, car après Paris-Madrid, on allait adopter le principe de circuits fermés tout comme cela se fera aux Ardennes.

Mais, il est bien évident qu'en 1904, au lendemain des admirables épreuves de Paris-Amsterdam, du Tour de France, de Paris-Toulouse, à la veille de Paris-Berlin et de Paris-Vienne, au moment où la Coupe Gordon-Bennett allait dépouiller sa chrysalide pour apporter à l'industrie automobile le « doping » de sa compétition internationale, l'heure était éminemment mal choisie pour venir battre en brèche — et durement — une œuvre de progrès menée à bien jusqu'alors; pour critiquer les courses indispensables au développement industriel; pour oublier enfin les constants et dévoués efforts de toute une pléiade d'hommes qui, après d'imaginables efforts, étaient parvenus à faire de l'automobilisme ce qu'il était à ce jour.

La haute clairvoyance de M. Darracq lui inspirait au lendemain du manifeste, cette pensée judicieuse :

La course seule a amené l'industrie française au point de supériorité où nous la voyons aujourd'hui. Pourquoi la France, où n'est pas née l'automobile, est-elle aujourd'hui si en avance sur les autres pays? Par la course, grâce à la course.

La presse sportive. — « L'Auto-Vélo »

La rumeur sourde des hostilités prochaines qui grondait bien avant la publication du manifeste, n'avait pas été sans inquiéter considérable-

ment les personnalités industrielles et sportives qui dirigeaient, avec l'Automobile-Club, l'orientation du mouvement automobile.

On connaissait, pour en avoir bénéficié, l'utilité de la presse, particulièrement du journal spécial de Giffard, *le Vélo*, qui prenait chaque jour une importance en rapport avec son influence sur le public; n'allait-on pas avoir à souffrir de la puissance de ce *Vélo* tournant casaque et susceptible d'attaquer désormais ceux qu'il avait jusqu'alors défendus?

A la vérité, la presse politique, lors de la première rupture, s'était, sans toutefois se compromettre, plutôt prononcée en faveur de l'Automobile-Club, mais elle avait, dans les milieux sportifs, peu d'influence et, au fond, demeurait suspecte, au moins d'indifférence, en la matière.

D'autre part, le *Journal des sports*, d'importance secondaire, et particulièrement spécialisé dans les sports athlétiques appartenant aussi à M. Giffard, était une filiale du *Vélo*. On l'avait adopté, rue Meyerbeer, afin de mieux l'étouffer. On s'attendait cette année 1901 à sa disparition: elle eut lieu le 1^{er} septembre.

L'arrêt de mort parut le 26 août dans *le Vélo* qui annonçait en même temps sa prochaine publication sur six pages afin d'être, disait-il,

Le Sporting life français qu'il était dans ses destinées de devenir un jour où l'autre, c'est-à-dire le journal de sport universel, toujours entraîné par celui des sports de plein air qui défie tous les autres en sa vitalité, le sport de la bicyclette.

Le Vélo restait donc seul. Il omettait l'automobile. Était-ce intentionnellement? On en peut douter. Toutefois, déjà à cette époque, *le Vélo* avait à compter avec un jeune organe qui depuis près d'un an lui faisait une terrible concurrence, *l'Auto-Vélo*.

Au lendemain de la rupture avec Pierre Giffard, quelques hommes perspicaces et bien placés pour envisager sagement la question, appartenant au monde des dirigeants des sports et des lumières de l'industrie automobile, avaient senti la nécessité de posséder un organe dont ils pourraient inspirer sans cesse la ligne de conduite et qui serait l'organe « officieusement officiel » — si l'on peut s'exprimer ainsi — de l'Automobile-Club, de la Société d'encouragement et des constructeurs.

Il fut aisé de réunir les capitaux¹ nécessaires à la mise en train de l'af-

1. La circulaire suivante fut adressée à quelques industriels. On verra combien étaient modestes les espoirs des promoteurs!

Monsieur et cher collègue,
Dans l'industrie si considérable du cycle et de l'automobile, dans les industries nombreuses

faire. Une société fut rapidement fondée au capital de 200 000 francs, ayant pour principaux actionnaires qui constituèrent le conseil d'administration MM. le baron de Zuylen, président; marquis de Dion, administrateur-

qui s'y rattachent, il n'est pas un chef de maison qui n'ait appelé de tous ses vœux et qui ne souhaite chaque jour plus ardemment la création d'un organe de défense de ses intérêts, qui ne sache qu'on ne saurait mieux être défendu que par soi-même, qui ne désire avoir à tout moment la possibilité de se faire entendre du public, qui ne trouve logique aussi que les bénéfices possibles de cet organe reviennent à ceux qui le feront vivre.

Ce vœu de tous est devenu plus précis encore à raison des inconvénients que présentent fatalement les publications entreprises par des tiers, n'ayant avec l'industrie d'autre point commun que l'intérêt matériel qu'ils peuvent en tirer, amenés forcément à tout subordonner à cet intérêt, entraînés invinciblement du côté où les porte cet intérêt.

Il nous a donc semblé que le moment était favorable pour donner le jour à un organe quotidien qui sera véritablement celui des fabricants, où tous auront accès, qui vivra par eux et dont les bénéfices leur appartiendront, et c'est dans ce but que nous nous adressons à vous.

Après avoir mûrement étudié la question, il nous a semblé que le meilleur moyen d'arriver à la création d'un journal quotidien était de constituer une société anonyme avec siège social à Paris, pour une durée de quinze années et au capital de 200 000 francs, divisé en quatre cents actions de 500 francs chacune.

Ces actions seront émises contre espèces et payables, savoir : un quart au moment de la souscription.

Et le surplus dans les délais qui seront fixés par le conseil d'administration après un préavis de quinze jours au moins. Les auteurs du projet qui vous est soumis entendent n'en tirer aucun avantage personnel et le capital de 200 000 francs ne se trouvera, en conséquence, grevé d'aucune charge sous une forme quelconque, parts de fondateurs, actions d'apports ou autres.

Nous avons voulu, en supprimant les avantages généralement réservés aux apporteurs, affirmer bien nettement le pied d'égalité où tous se trouveront dans le nouveau journal.

Voici, au surplus, quelques chiffres soigneusement étudiés et qui vous montreront en recettes et dépenses, les résultats que peut donner un journal de sport quotidien.

DÉPENSES

Basées sur un tirage de 25 000 numéros

Composition et correction	54 000 fr.
Tirage	32 400
Frais de vente, de poste, d'invendus	170 000
Frais généraux	12 000
Rédaction	67 200
Administration	59 600
Papier	82 125
Total	477 325 fr.

RECETTES.

3 000 abonnés à 18 francs	54 000 fr.
Ventes journalières	328 000
Publicité	300 000
Total	682 500 fr.

Il ressortirait ainsi des bénéfices possibles s'élevant à 205 175 francs et qui seraient employés comme suit :

- 5 p. 100 à la réserve légale;
- 4 p. 100, intérêt du capital;

Et le surplus, constituant le bénéfice net, serait partagé à raison de 50 p. 100 aux actionnaires et 50 p. 100 à tous les collaborateurs et employés du journal.

Un semblable résultat basé sur des chiffres dont nous vous donnerons volontiers le détail, pour beau qu'il paraisse, peut et doit être atteint avant la fin de la seconde année. Il est donc vraisemblable que la moitié du capital social pourra ne jamais être demandée, la première moitié devant

délégué; comte de Chasseloup-Laubat, A. Clément, A. Michelin, membres du Conseil.

H. Desgrange

Toutefois, la grosse difficulté avait été, non pas le groupement des fonds, mais la découverte de l'homme auquel on confierait la direction d'un tel organe appelé, dès son principe, à se défendre contre un confrère puissant, autorisé, connu, populaire, vrai Goliath, avec cette aggravation que l'éventualité d'un échec eût été désastreuse.

Qui donc allait jouer cette grosse partie, tenant seulement d'hypothétiques atouts en mains?

H. Desgrange.

H. Desgrange était déjà une personnalité connue, appréciée dans les milieux sportifs; d'une haute intelligence, d'une inlassable activité, énergique, entêté, c'était l'Homme,

avec un grand H, qui convenait pour risquer un coup de fortune.

Il avait déjà fait ses preuves de journaliste au *Journal des sports* et



H. DESGRANGE

DIRECTEUR, RÉDACTEUR EN CHEF DE L'« AUTO »

suffire aux frais d'installation, achat du matériel de la composition, publicité nécessaire pour le lancement, etc., et que le chiffre prévu aux dépenses pour la rédaction permettra de s'assurer la collaboration des meilleurs écrivains du sport, de recueillir les dernières nouvelles du monde entier, de faire du journal un organe toujours lu avec plaisir où seront seuls retenus les idées et les faits intéressants pour le public, à l'exclusion de tout ce qui concerne la politique à laquelle le journal sera de parti pris absolument étranger comme appréciation et comme tendance.

Nous pensons, Monsieur et cher collègue, vous avoir bien fait saisir les avantages moraux et matériels attachés à la fondation d'un journal quotidien du sport et nous espérons que vous n'hésitez pas à coopérer avec nous à cette fondation.

UN GROUPE DE FABRICANTS.

révélé ses qualités d'organisateur en créant et menant à bien l'affaire du vélodrome du Parc des Princes.

Sportsman pratiquant lui-même, il possédait la connaissance des choses dont il allait avoir à s'occuper, avant même d'en entreprendre l'examen au point de vue spécial où il devait désormais se placer.

Si *l'Auto-Vélo* naissait sous d'heureux auspices, il posséderait, pour veiller sur ses premiers pas, le meilleur des guides.

H. Desgrange, absorbé dans la direction générale du journal et de la rédaction, prit avec lui son dévoué collaborateur habituel, V. Goddet, dont les merveilleuses qualités d'administrateur apportèrent, dès le principe, un considérable appui pécuniaire au jeune quotidien qui se lançait bravement le « sourire aux lèvres » dans la rude mêlée.

Les résultats, en peu de temps, dépassaient les plus optimistes espérances, et H. Desgrange avait bien le droit, dès le 16 avril 1901, de rendre, dans son éditorial intitulé *Six mois*, cet hommage mérité au journal qu'il dirigeait si expertement :

Voici exactement six mois aujourd'hui que *l'Auto-Vélo*, pour la première fois, se répandait d'un vol léger jusqu'aux coins les plus reculés de la France. Tous, le 16 octobre, les amis comme les ennemis « demandaient ce que deviendrait notre journal, si les jours, les semaines, les mois, les trimestres ne seraient point mortels pour sa jeunesse ?

Non, car un organe impartial, de bonne humeur, sans parti pris, accueillant, alors s'imposait. Et c'est pourquoi on le retrouvait après une demi-année d'existence.

... N'ayant pas une méchanceté sur la conscience, pas une roserie, heureux et récompensé d'avoir suivi le droit chemin, voyant venir à lui chaque jour davantage les indifférents et même les récalcitrants de la première heure.

Les chiffres venaient ensuite à l'appui de ces dires et l'on faisait au cours de Paris-Berlin, les constatations de tirages suivantes :

Lundi 24 juin	147 328	exemplaires.
Mardi 25 juin	124 230	—
Mercredi 26 juin.	132 445	—
Jeudi 27 juin	157 767	—
Vendredi 28 juin	201 607	—
Samedi 29 juin	193 248	—
Dimanche 30 juin.	225 800	—
Lundi 1 ^{er} juillet.	234 425	—
Total.	1 416 650	

Non comprises les éditions spéciales donnant le nom du premier à

chaque étape qui, tirées à 390 429 exemplaires, s'ajoutaient pour élever à 1 807 279, le nombre des numéros issus des presses de *l'Auto-Vélo* en une seule semaine.

Pendant ce temps, *le Vélo* poursuivait son concurrent pour usurpation de titre et allait le faire condamner à ne plus s'appeler que *l'Auto*. *L'Auto* n'en souffrira guère.

Le Salon du Grand-Palais

Les expositions, les « Salons » de l'industrie du cycle et de l'automobile étaient depuis longtemps entrés dans les mœurs. On attendait, dans le public, ces manifestations avec une impatience qui se traduisait, dès l'ouverture des portes, par une affluence de visiteurs et de nombreuses commandes pour les constructeurs.

La manifestation annuelle, d'abord exclusivement ouverte aux cycles, puis comportant ensuite une section automobile, avait fini par être l'apanage presque absolu de l'industrie nouvelle.

Nous avons vu qu'une première scission avait eu lieu : aux organisateurs primitifs des Salons du cycle, inspirés jadis par Pierre Giffard, M. Bivort, directeur du *Bulletin des halles et marchés*, mis au point par MM. Thévin et Houry, s'étaient substitués l'Automobile-Club et son délégué M. G. Rives, qui fit des merveilles aux Tuileries.

En 1901, par suite d'une divergence de vues, très passagère, entre MM. de Dion et Darracq, ce dernier restait à la tête du groupe « ancienne formule » des industriels inféodés à la Chambre syndicale du cycle et de l'automobile, tandis que le vice-président de l'Automobile-Club de France fondait et acceptait la présidence d'un groupement « nouvelle formule » qui s'intitulait : Chambre syndicale de l'automobile et des industries qui s'y rattachent.

Ces deux puissances devaient fatalement s'entendre car, si, d'une part, M. Darracq avait obtenu du gouvernement l'autorisation d'organiser son exposition au Grand-Palais, les membres de la Chambre présidée par M. de Dion ne voulaient y exposer que sous certaines conditions.

De là naquit le fameux *Consortium* des constructeurs, triple association irréductible : l'Automobile-Club, la Chambre syndicale de l'automobile et la Chambre syndicale du cycle et de l'automobile, avec, à la tête du Comité d'organisation, M. G. Rives.

On allait désormais, avec de tels éléments et un organisateur aussi audacieusement habile, faire de la bonne besogne.

Roche-grosse exécute l'affiche du Salon de 1901. Son œuvre représente :

Une femme, sorte d'impératrice byzantine, au profil hautain, assise sur un trône le long duquel flotte sa robe de pourpre impériale. De sa main, dans un geste de simplicité grande, elle indique la face du Grand-Palais.

On y entre, au Grand-Palais. Il y entre, en trois semaines, près de deux cent mille personnes, qu'attirent, indépendamment de nouveaux modèles exposés par plus de cinq cents constructeurs, une curieuse exhibition rétrospective où l'on remarque la série des moteurs Panhard-Levassor, depuis le Daimler en V jusqu'au « Centaure » de la Coupe Gordon-Bennett; avec les véhicules d'Amédée Bollée, on assiste à l'histoire de la voiture à vapeur; les intéressants travaux de de Dion sont classés par ordre, depuis le petit engin à pétrole $3/4$ de cheval-vapeur, jusqu'au puissant moteur à refroidissement d'eau monté sur les tricycles de Paris-Toulouse, tandis que A. Peugeot offre, à la contemplation du public, l'historique quadricycle qui effectua Paris-Brest et retour en 1894.

Il y a pour 6 millions de marchandises sous la coupole du Grand-Palais et c'est au milieu de louanges unanimes, fréquemment interrompu par les applaudissements consacrant cette grandiose manifestation, que M. G. Rives dira dans son discours de clôture :

Pour la troisième fois, j'ai eu l'honneur d'être chargé, par l'Automobile-Club de France de présider à l'organisation de son Exposition.

Mais, cette année, j'ai été tout particulièrement heureux de pouvoir, grâce au concours des chambres syndicales, collaborer à la fusion des deux grandes industries de l'automobile et du cycle, qu'un malentendu passager avait regrettamment séparées pendant quelques années¹.

1. Tableau comparatif des Salons de 1898 à 1905. (*Annual Baudry de Saunier, 1906.*)

Dates.	Exposants.	Surface.	Entrées.	Valeur marchandises (millions).	Chiffres d'affaires (millions).
1898	340	5 000	140 000	4	5
1899	405	6 300	150 000	5	8
1900	490	8 400	160 000	6	15
1901	560	10 500	170 000	10	25
1902	810	15 700	260 000	20	40
1903	860	18 500	280 000	30	50
1904	1 054	20 200	360 000	50	60
1905	1 180	24 600	500 000	65	80



LE SALON AU GRAND-PALAIS EN 1901

(La France automobile)

Puis, après avoir déploré la mauvaise réussite de l'Exposition universelle, le commissaire général ajoutera :

Combien, en effet, a été différente l'impression produite par notre exposition spéciale — et j'insiste sur ce qualificatif, car j'avoue mon penchant très marqué pour la spécialisation en matière d'expositions — impression que vous avez certainement tous notée comme éclatante et même unique, de l'avis unanime, dans les annales de l'automobile et du cycle.

La décentralisation sportive

Le Salon avait déjà commencé et continuait d'être le rendez-vous annuel de tout ce que la France, et même l'étranger, comptait de personnes intéressées, en tant que négociants ou clients, à l'industrie automobile.

Toutefois, l'Exposition achevée, c'était l'exode vers des lieux divers, l'éparpillement.

Déjà, à cette époque, l'automobilisme a pour conséquence certaine de provoquer la « décentralisation ».

Paris absorbait tout, attirait de plus en plus à soi toute intelligence, toute vie, menaçant, selon les prophéties de mauvais augure, de faire de la France « une tête sans corps ».

Il appartient dès lors à l'industrie nouvelle de créer, soit autour de Paris, soit en pleine province ou en rase campagne, en même temps que de véritables villes nouvelles, des centres d'activité distincts de la métropole L'ouvrier, comme aux usines Peugeot, à Audincourt, pour ne citer qu'un exemple, put échanger le cinquième étage des faubourgs où il étouffait, contre la petite maisonnette des rêves et connaître ainsi, à son tour, la joie d'être propriétaire. Il fut donné à l'homme d'affaires et à sa famille d'habiter en toute saison la campagne, sans l'empêcher, — la rapidité du nouveau mode de locomotion raccourcissant les distances, — de jouir des avantages de la capitale.

Des touristes nombreux rayonnèrent par toutes les routes de la France, pénétrant jusqu'en ses recoins les plus perdus. Ce furent des enchantements. On croyait connaître son pays, on ne faisait que le découvrir ; les automobilistes laissèrent, dans les contrées qu'ils traversaient, une part de leurs richesses.

Mettant la révolution parmi les usages, l'automobile convainquit qu'il est possible de vivre ailleurs et différemment que veut la mode ou le snobisme ; suscita l'amour des voyages, et faisant connaître à tous la France, la fit aimer.

Les clubs automobiles de province

La conséquence normale de cette décentralisation fut la fondation de nombreux clubs automobiles qui vinrent se ranger sous le drapeau de l'Automobile-Club de France. D'aucuns prospérèrent rapidement, engendrés dans un terrain fertile; d'autres, moins favorisés, se développèrent plus lentement. Tous concoururent néanmoins à la propagation de la grande idée nouvelle de la locomotion mécanique.

L'année 1902, l'Automobile-Club bourguignon, que présidait alors M. Gaston Liégeard, allait donner un grand exemple en suscitant, par ses propres moyens, le Congrès automobile tenu à Dijon, les 5, 6, 7 et 8 juin 1902, au cours duquel furent discutées les graves questions de la circulation, des assurances, de l'entretien des routes, de l'impôt et — il faut songer à tout, même à l'in vraisemblable — du transport des automobiles par chemins de fer! D'autre part, l'Automobile-Club du Nord, puissante association qui met à sa tête un actif sportsman, M. Franchomme, organise, en 1904, un grand concours de tourisme, s'intéresse à Paris-Roubaix à l'alcool, et patronne la deuxième épreuve automobile, Lille-Roubaix-Calais.

Il est superflu de rappeler l'œuvre considérable de l'Automobile-Club de Nice, et celle non moins importante du Club-Automobile de Seine-et-Oise, qui, en dépit de son voisinage avec Paris, conserve une intéressante et sportive personnalité.

Il faudrait les citer tous, car tous sont dignes d'éloges¹.

1. Principaux clubs automobiles de province et leurs présidents : A. C. d'Algérie (Émile Broussais); A. C. de Picardie (Vasselle); A. C. Vaclusien (Jules Pernod); A. C. Ardennais (A. Gérard); A. C. Biterrois (Ch. Viennet); A. C. Bordelais (Lanneluc-Sanson); A. C. du Centre (prince Pierre d'Arenberg); A. C. Brestois (E. Carof); A. C. de Cannes (Georges Gallice); A. C. d'Auvergne (J. Yberty); A. C. de l'Oise (comte de l'Aigle); A. C. Bourguignon (L. Richard); Auto-Vélo-Club du Var (marquis de Villeneuve); A. C. Vosgien (Jules Peugeot); A. C. Dauphinois (M. Collin Dufresne); A. C. Jurassien (Morard); A. C. de Lyon (J. Bernard); A. C. du Rhône (Victor Cambon); A. C. de Marseille (P. Barlatier); A. C. de l'Hérault (A. Courtines); A. C. Lorrain (Paul L'Huillier); A. C. de Nice (Juste Fernandez); A. C. du Gard (D^r Fabre); A. C. de l'Oranie (X...); A. C. Béarnais (D^r Speckmann); A. C. de la Dordogne (comte de Fayolle); A. C. Poitevin (comte Étienne de Beauchamp); A. C. de la Marne (R. de Rary); A. C. du Nord de la France (Hector Franchomme); A. C. Normand (M. Keitinger); A. C. Forézien (E. Mimard); A. C. de Salon (F. Bertin); A. C. de Toulon (G. Reverdit); A. C. Toulousain (Ch. Fabre); A. C. de Touraine (R. du Saussay); A. C. de l'Aube (F. Lauge); A. C. de la Meuse (P. Belot); Club Automobile de Seine-et-Oise (Mirand-Devos).

A l'étranger. — La concurrence éventuelle

Dès 1899, la Commission du contentieux de l'Automobile-Club avait été chargée d'étudier la question du passage des voitures automobiles en douane et d'examiner s'il ne serait pas possible d'obtenir, pour les membres du cercle, les mêmes avantages que ceux consentis aux bicyclistes adhérents du Touring-Club.

Il était opportun, en effet, de faciliter nos relations avec l'étranger et d'inviter nos sportsmen, nos industriels surtout, à franchir les frontières. De précieux enseignements les attendaient hors de France. Non pas que la concurrence naissante fût de nature à préjudicier à la prépondérance de notre industrie nationale, mais encore fallait-il déterminer la contrée d'où partirait l'attaque.

En Allemagne, la voiture de luxe était peu répandue à cette époque. On comptait vingt automobiles à peine, en 1900, à Berlin, effectuant un service privé, mais les camions de livraisons et omnibus automoteurs jouissaient d'une certaine faveur, et toute une clientèle éventuelle de touristes attendait la voiture bon marché.

La Belgique était en avance. Le fisc de Bruxelles déclarait 300 voitures de divers types en avril 1900, et les fabriques telles que Germain, concessionnaire des brevets Daimler, Herstal, puissante manufacture d'armes adonnée à l'automobile, regorgeaient de commandes.

La vieille maison Lohner, d'Autriche, possédait une clientèle assez importante, et la fabrique de Nesseldorf avait livré, de 1897 à 1899, cent vingt-cinq voitures par an.

La Suisse, cliente de la France et comptant environ deux cents véhicules d'importation, allait voler de ses propres ailes.

Et, chose curieuse à dire aujourd'hui, parmi les retardataires, il fallait compter l'Angleterre — excusable à raison des actes prohibitifs à peine abolis — et l'Italie, d'une incompréhensible somnolence, mais qui allait soudain s'éveiller et se faire, en peu de temps, une situation considérable.

Un gros procès à l'horizon. — Les brevets Selden en Amérique

C'est à cette époque, où la concurrence commençait d'être à l'ordre du jour, que se place la plus fantastique histoire de brevet qui ait jamais été soulevée en matière d'automobilisme et qui, par son apparence de sérieux,

inquiéta plus que de raison nos constructeurs français — à juste titre dirait-on, dans une certaine mesure, — cette histoire pouvant, une fois solutionnée définitivement, porter préjudice à l'exportation française en Amérique. Voici les faits :

Le 8 mai 1878, Georges B. Selden, de Rochester (New-York), déposait aux archives secrètes du *Patent Office* de Washington, une demande de brevet ainsi conçue :

Locomotive routière, comportant des engrenages mobiles dont une roue motrice et un système de direction, actionnée par un hydrocarbure ou gaz utilisé par une machine du type « à compression », d'un ou plusieurs cylindres ; ayant un récipient convenable pour ce liquide et un arbre de transmission conçu de telle façon qu'il puisse tourner plus vite que la roue motrice ; un embrayage et débrayage intermédiaire et une carrosserie conforme au désir des intéressés selon qu'il s'agirait de transporter des personnes ou des marchandises.

Aux termes de la loi américaine, toute demande de brevet subit un examen dont le but est d'opposer par écrit à l'inventeur, d'abord des antériorités et au besoin des critiques de fond et de forme. Le brevet ne court qu'à partir du jour de son impression, et sa durée est de dix-sept ans. Le régime américain présente à la vérité de grands avantages si l'inventeur est sérieux, mais comme l'a écrit fort justement le rédacteur de *la France automobile* :

Si le demandeur du brevet n'a rien produit dont il puisse être fier à juste titre, ce régime lui permet de traîner les choses en longueur, comme l'a fait M. Selden, de façon à jouer sa carte au moment propice.

Le *Patent Office* n'avait pu, en effet, lui opposer les antériorités des travaux de Lenoir dont il n'existait alors aucune description imprimée, de même que Beau de Rochas, malgré l'opuscule publié en 1878, dans lequel il décrivait son moteur à gaz à quatre temps, ne pouvait rien contre Otto qui en exécutait un similaire postérieurement à cette publication. Selden obtint donc, en 1895, son brevet qui ne sera pas périmé avant 1912, et garantira, s'il est déclaré valable, à son propriétaire, le monopole exclusif de la construction et de la vente des automobiles à pétrole aux États-Unis.

En 1900, l'Electric Vehicle C^o s'assurait la propriété du brevet et commençait aussitôt les hostilités en assignant en contrefaçon la Winton Motor C^o, en la personne de ses directeurs, Percy Owen et A. W. Chamberlain.

Le juge Coke, appelé à statuer, ne se prononça pas nettement, ce qui

donna bon espoir aux défenseurs et rendit perplexes les plaignants. Les premiers, avec d'autres importants constructeurs, profitèrent de cette trêve pour former un syndicat de défense, bien décidé à contester la validité du brevet. Préférant un arrangement aux risques et dépenses d'un

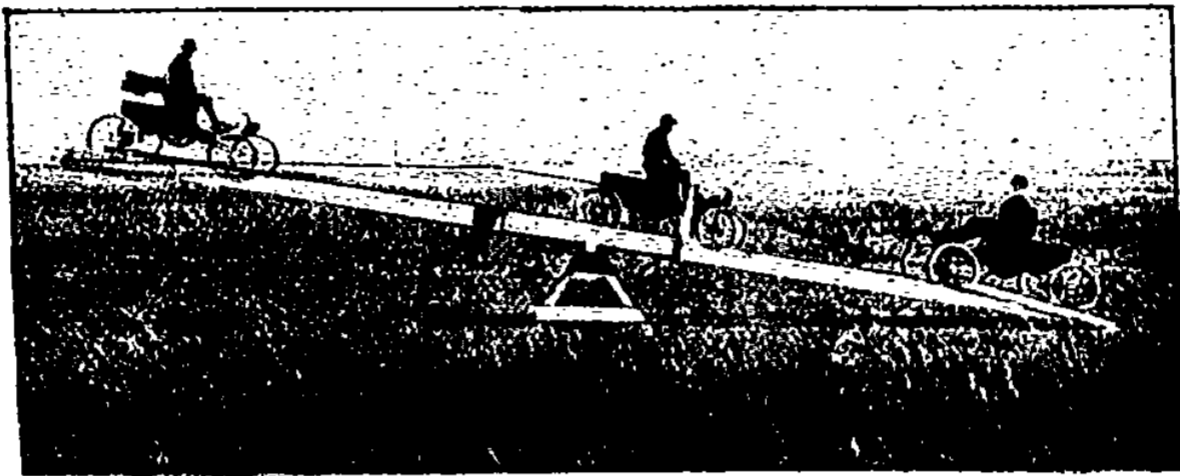


LA VOITURE SELDEN

long procès, l'Electric Vehicle C^o consentit à laisser les choses en l'état, moyennant le paiement à sa caisse d'une certaine redevance, proportionnelle à l'importance des maisons, redevance variant entre 5 000 et 25 000 francs par an, plus 1 pour cent de la valeur marchande de toutes les voitures fabriquées.

Certains constructeurs n'ont cependant pas accepté cet impôt fantastique et plaident. C'est le cas de M. Henry Ford qui compte multiplier les opérations de procédure, de telle sorte que les brevets Selden seront vraisemblablement périmés, lorsque viendra l'affaire devant la Cour suprême.

En attendant, l'Association des « licenciés » du brevet Selden, poursuivent les importateurs de voitures étrangères, et notre grande société française des Établissements Panhard-Levasor a assumé la lourde tâche de relever le gant dans l'intérêt de ses compatriotes, et aussi pour protéger la vente si importante de ses voitures aux États-Unis.



ACROBATIES AMÉRICAINES

(La Vie Automobile)

La solution, à l'époque où paraissent ces lignes,

n'est pas encore intervenue, mais il faut redouter la partialité des tribunaux américains.

La question compte pour nos fabricants : l'Amérique peut être une cliente, sinon de premier ordre, du moins offrant de sérieux débouchés. A la vérité, la *Revue générale des transports* fait, en 1900, de l'avenir des voitures françaises aux États-Unis ce tableau peu enchanteur :

Le développement de l'industrie automobile, dit-elle, a été à peu près continu aux États-Unis. Cependant, il semble avoir été retardé par le mauvais état des routes. De fait, les routes vraiment praticables n'ont été créées qu'aux environs des villes ; il est donc quasi impossible aux chauffeurs américains de parcourir leur belle et immense contrée.

Cela s'explique. En effet, les chemins de fer ont été créés alors que cet énorme territoire était loin d'être conquis. On s'est justement contenté des chemins de fer. On ne pouvait prévoir encore l'automobilisme.

Les automobiles de marque française ont peu de succès aux États-Unis. L'automobile française est faite pour aller vite sur de bonnes routes ; en France, si les dépenses qu'elle occasionne sont de 1 500 francs par mois, par exemple, aux États-Unis elles seront de 2 500. De plus, elle aura tendance à se détraquer sur des mauvais chemins et, une fois abîmée, il faudra, la plupart du temps, écrire en France pour avoir les pièces de rechange.

Aux États-Unis, il paraît qu'on se plaint fort de la qualité des chauffeurs-mécaniciens que nous y envoyons.

Mais il semble que les faits viendront contredire cette opinion et le

prestige de la fabrication française assurera néanmoins de nombreux clients du nouveau monde à nos constructeurs.

L'alcool : son rôle futur dans l'industrie automobile

Au cours des toutes premières années du siècle nouveau, nous allons avoir à enregistrer de très sérieuses tentatives officiellement organisées en vue de la vulgarisation de l'alcool moteur — produit national — que l'on peut s'étonner de ne pas voir occuper une meilleure place dans le classement, par ordre d'importance, des divers carburants employés par les automobiles.

Ce sera, tout d'abord, un prologue très court et d'une portée restreinte : le Concours général de moteurs et appareils utilisant l'alcool dénaturé, qui a lieu en 1901.

Ensuite viendra l'étude plus importante de la véritable et retentissante épreuve de 1902, où furent mis en compétition les moteurs et appareils utilisant l'alcool dénaturé en un concours international intitulé « Circuit du Nord ».

Puis, lorsque nous aurons dit un mot du Congrès des études économiques pour les emplois industriels de l'alcool, il faudra, vraisemblablement, mettre le point final à l'histoire de la propagation en France de ce produit autochtone, non sans avoir esquissé les grandes lignes des motifs qui légitiment sa défaveur.

Premier concours organisé par le ministère de l'agriculture

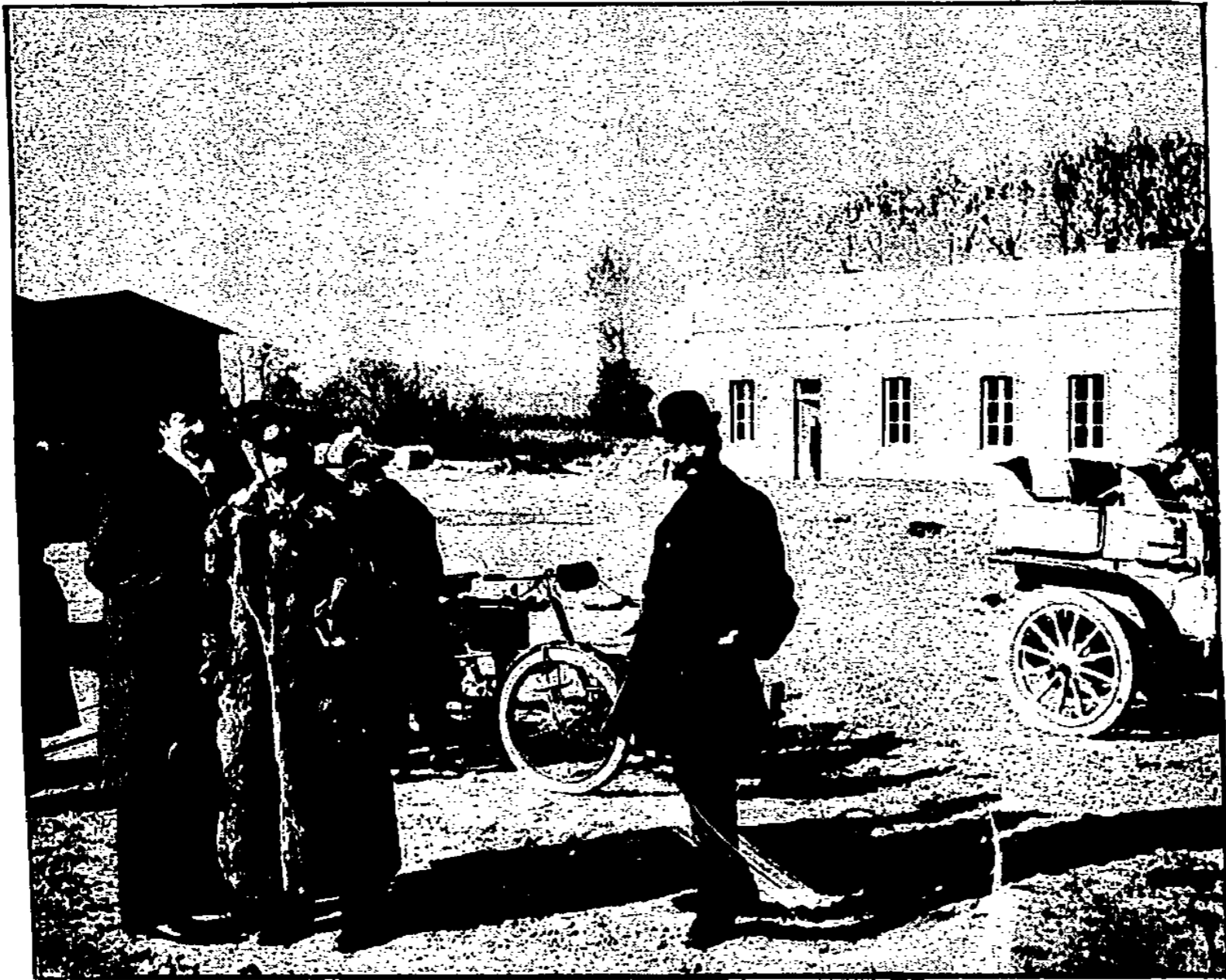
Le Concours général de moteurs et appareils utilisant l'alcool dénaturé en 1901, comporta, selon le désir du jury, que présidait M. Michel Lévy, membre de l'Institut, inspecteur général des mines, assisté de M. Ringelmann, professeur à l'Institut agronomique, remplissant les fonctions de secrétaire, deux sections, plus une commission mixte.

La première, affectée à l'étude des moteurs fixes, locomobiles et carburateurs ; la seconde, à l'examen des automobiles et moteurs pour la navigation ; la Commission mixte, enfin, ayant la mission d'analyser les liquides et les gaz.

Les essais des moteurs fixes, des locomobiles et des pompes se poursuivirent à la station d'essai des machines, du 14 octobre, au 9 novembre.

Les expériences automobiles eurent lieu les 28, 29 et 30 octobre, tandis que les bateaux... du moins le bateau... car il n'y eut qu'un seul concurrent, fut examiné le 10 novembre.

Les considérations générales du jury, relatives particulièrement aux



CONCOURS DU MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE (1901)

M. FAMECHON

(*La France automobile*)

moteurs et aux carburateurs, semblent ne révéler qu'un enthousiasme modéré de la part de leurs signataires.

Il demeure évident qu'à cette époque on en était encore à la période des tâtonnements; le rapport sous-entend, croyons-nous, cette excuse fort admissible dans son commentaire.

D'une façon générale, dit-il, les différents moteurs concurrents ont très bien fonctionné, à part quelques exceptions pour lesquelles la nature du combustible n'est pas en cause; il faut en chercher les motifs soit dans le carburateur, soit dans le mécanisme lui-même, qui avait été construit un peu précipitamment et n'était pas bien au point; enfin, nous avons eu quelques moteurs de bonne réputation dont le fonctionnement a laissé à désirer par suite d'un défaut de réglage.

Néanmoins, le jury opéra une judicieuse sélection et accorda aux auteurs des appareils les plus intéressants, les récompenses suivantes :

Médailles d'argent grand module. — M. Marta; Mme Vve Longuemare.

Médailles d'argent. — MM. Vilain et Cohendet.

Médailles de bronze. — M. de Retz; Compagnie des voitures automobiles (système Bourgoïn); MM. Roussat fils et Porteous Butler.

D'autre part, la Commission mixte des liquides, présidée par M. Sorel, se heurta à une double difficulté pour remplir sa mission.

Tout d'abord, étant donné le nombre inattendu des concurrents, l'étude — prévue au programme — des gaz d'échappement des moteurs ne put être effectuée. Ensuite, le jury se trouva en face de mélanges carburants couverts par des brevets et d'autres tenus secrets par les inventeurs, qu'il ne pouvait, par suite, que difficilement commenter et en aucun cas divulguer.

Il nous reste à parler de la deuxième partie du concours relative aux automobiles et aux moteurs pour la navigation.

Aux termes de l'article 4 de l'arrêté du 6 septembre 1901 instituant l'épreuve, il ne s'agissait pas d'organiser une course de voitures ou de bateaux au sens propre du terme, mais bien de procéder à des essais capables de faire connaître l'état actuel de l'application de l'alcool comme combustible, afin d'encourager cette application; aussi le classement devait-il être surtout basé sur la bonne utilisation de l'alcool.

Quarante et une voitures présentées par vingt et un concurrents prirent part aux essais effectués. Elles étaient réparties dans les catégories suivantes :

Première section. — Motocycles et voitures légères jusqu'à 250 kilogrammes.

Deuxième section. — Voiturettes de 250 à 400 kilogrammes; voitures de 400 à 650 kilogrammes.

Troisième section. — Voitures de 650 à plus de 1 000 kilogrammes.

Quatrième section. — Véhicules industriels : camions, voitures de livraisons, tracteurs, etc., auxquels il fallait ajouter : moteurs pour la navigation.

D'une façon générale, les expériences furent satisfaisantes et le jury récompensa à l'issue du concours :

La Société Nancéenne (médaillon d'or), Panhard-Levassor (médaillon de vermeil); Panhard-Levassor, Bardon, Gillet-Forest, Peugeot (médaillons d'argent); de Dietrich (médaillon de bronze); Dalifol, canot automobile (médaillon d'or).

Enfin, clôturant les manifestations de 1901 en faveur de l'alcool, une Exposition spéciale s'ouvrait au Grand-Palais, quinze jours avant le Salon annuel, coïncidant avec le Congrès de l'alcool, et obtenait tout au moins un succès d'estime.

Fin d'année. — Fin de guerre

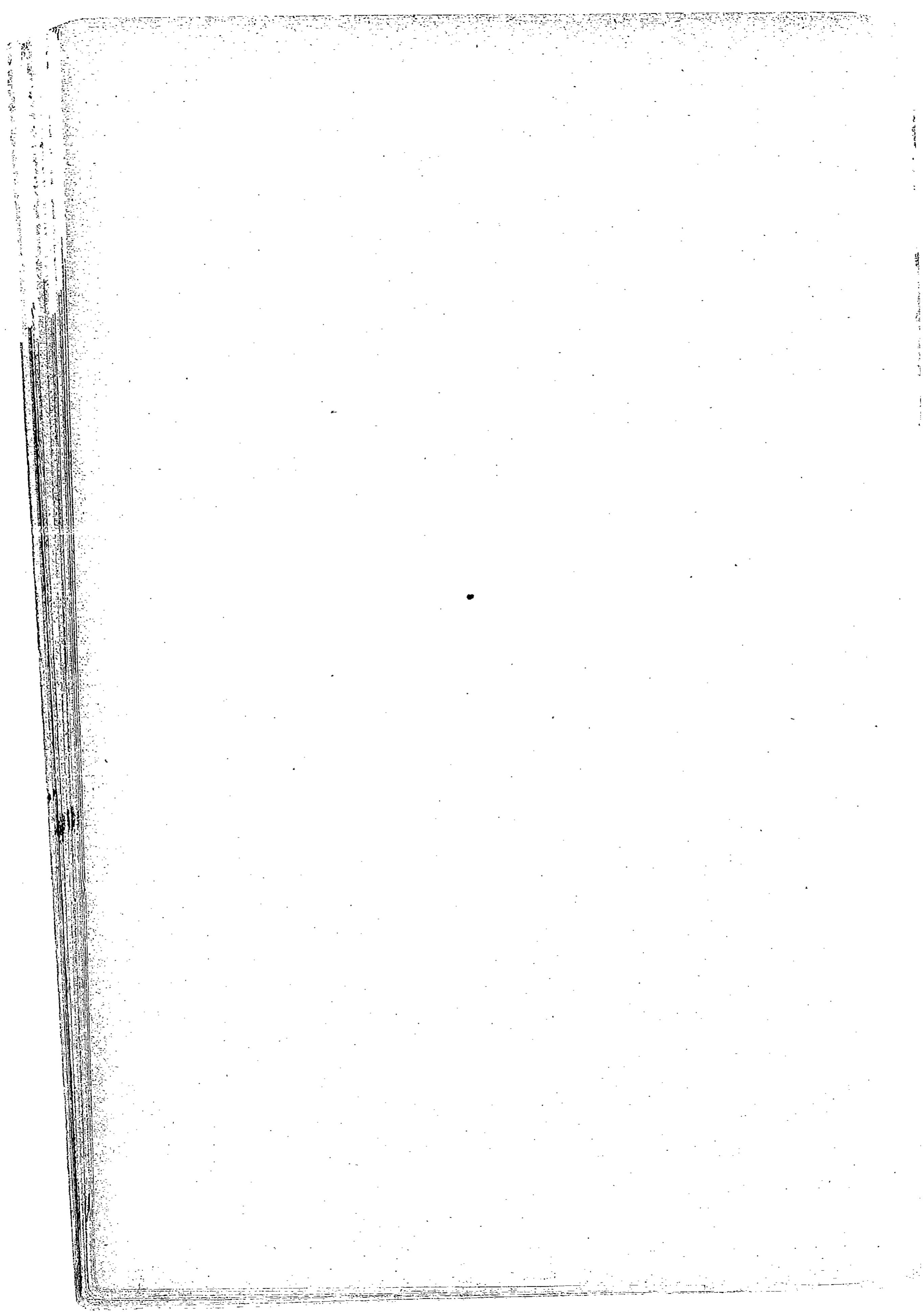
Avec la fin d'année fut consacrée ce que *le Vélo* ne craignit point d'appeler « la fin d'une guerre ».

L'Union automobile, ex Moto-Club disparaissait. Son bureau communiquait à la presse le faire-part suivant :

Le Comité de l'Union automobile de France, désireux de mettre un terme à des malentendus qui, en se prolongeant, ne pourraient que porter tort à l'industrie spéciale dont tous les membres de l'Union veulent avant tout la prospérité, décide de convoquer une assemblée générale pour le jeudi 14 novembre 1901 et de lui proposer purement et simplement la dissolution.

Ce fut en effet le coup de grâce et le dernier fait d'une scène épisodique de l'Histoire automobile qui aurait pu avoir des conséquences tragiques.

A cette même époque, l'Automobile-Club, un peu au large dans les vastes salons de l'hôtel Pastoret, envisageait, sans déplaisir, l'éventualité d'une fusion prochaine avec le Yacht-Club installé place de l'Opéra.



CHAPITRE XXIII

Paris-Berlin. — La deuxième Coupe Gordon-Bennett (1901)

Abondance de biens. — Les vitesses effectuées en 1901. — Paris-Bordeaux et la deuxième Coupe Gordon-Bennett. — La grande épreuve internationale de l'année : Paris-Berlin. — Comment on décida Paris-Berlin. — Le départ des touristes. — Forain. — Paris-Berlin à la Chambre des députés. — L'envolée des coureurs. A la Fourche de Champigny. — L'opinion de la presse politique. — Pénible accident. — A Aix-la-Chapelle, à Hanovre. — L'arrivée à Berlin, l'accueil, les réceptions. — Encore la presse politique. — Le classement. — Les triomphateurs. — Le rôle de Michelin dans Paris-Berlin.

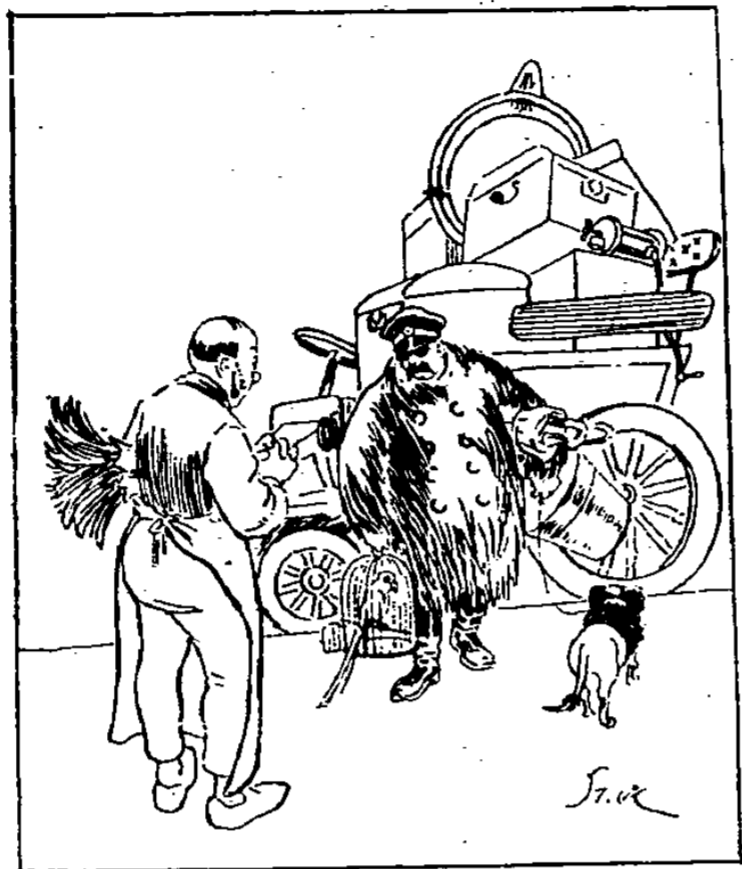
Abondance de biens. — Les vitesses effectuées en 1901

ETANT donnée la pléthore d'épreuves qui sévit en 1901, avant l'exposé détaillé des deux grandes épreuves de l'année, Paris-Bordeaux et Paris-Berlin, il conviendra d'être bref en ce qui concerne les autres courses organisées pendant cette extraordinaire saison sportive qui dure du 1^{er} janvier au 31 décembre.

Au meeting de Pau, Farman inaugure la liste des victoires de Panhard-Levassor en 1901. La Coupe Linsky, ouverte aux voitures légères et gagnée par Ravenez, sur Decauville, servait de début à la série des manifestations du littoral, inscrites au programme de l'A. C. de Nice. Venait ensuite la Coupe Brunetta d'Usseaux, réservée aux voitures de touristes à quatre places que Chauchard remportait.

On se perd tant soit peu dans cette abondance d'épreuves à Nice : corso fleuri le 24 mars, course de touristes (137 kilomètres), le 25 où Kœchlin sur Peugeot fait le meilleur temps, course de vitesse le même jour, entre Nice, Aix, Salon, Nice, soit 392 kilomètres, que E. Werner couvrit en 6 h. 45 m., sur Mercédès (pneu Continental), Coupe des motocycles organisée par la *Côte d'Azur sportive* le 29 mars ! Les épreuves à sensation se trouvent être, sans contredit, le mille classique sur la promenade des Anglais, gagné selon le classement général, par Serpollet qui fait 94 km. 600 de moyenne et remporte la première Coupe de Rothschild, par-

courant le kilomètre lancé en 35 s. $4/5$, ce qui représente une vitesse de 101 kilomètres à l'heure. Le record ! Vient ensuite la course de côte de la

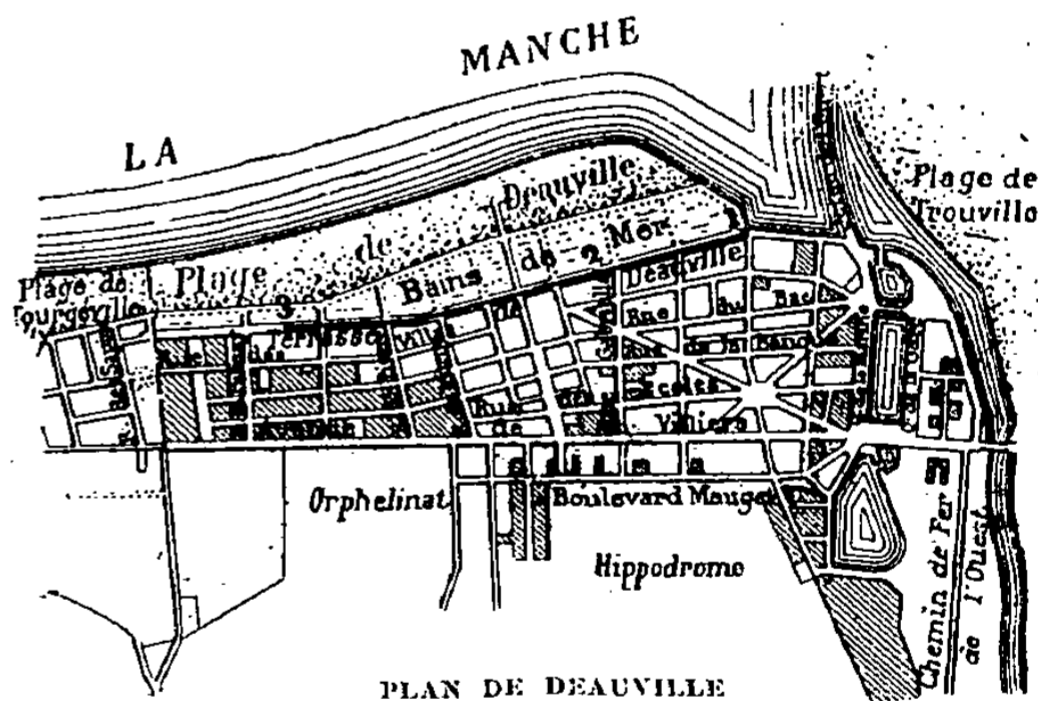


EN ROUTE POUR TOUS LES TOURS !
(*La France automobile*)

Turbie où triomphe encore la Mercedes de Werner, bien qu'au classement général elle soit seulement seconde, derrière le motorcycle Perfecta-Soncini 8 chevaux piloté par Béconnais.

Enfin, une pluie battante marque la fin des épreuves du littoral le 31 mars dans la Coupe inter-clubs de Nice gagnée par Collomb, de Lyon.

Voilà qui est terminé et tandis que les infatigables organisateurs se préoccupent d'organiser leurs courses de 1902 ; allons ailleurs : dans le Nord où nous appelle Paris-Roubaix à l'alcool, dû à l'initiative de *l'Auto-Vélo*, épreuve qui réunit cinquante et un parlants, où triomphe la maison de Dion-Bouton, dont le quadricycle, mené par Cormier, est premier au classement à la tonne kilométrique. *Le Vélo* fera, en juillet, Paris-Braisne à l'alcool pur. La course du Catalogue de *la France automobile*, ajournée à deux reprises par suite du mauvais temps, finit par avoir lieu aux environs de Melun. Entre temps, se disputent les grandes épreuves. Puis Krieger bat en électrique, le record de Garcin en faisant 119 kilomètres en 5 h. 12 ; des touristes partent pour effectuer le tour de la Hollande. Voici Paris-Berlin et aussi des courses à Budapest ; on annonce un concours d'automobiles militaires pour le 4 décembre, cependant qu'on « tourne » en Angleterre, en Irlande, en Écosse, mais *l'Auto-Vélo*, inspiré par M. Berlier, crée l'intéressante épreuve du mille à Deauville.



Précédemment, Kraeutler, sur Peugeot, grimpera les 7 kilomètres à 13 p. 100 de Laffrey en 16 m. 2 s. 3/5. A Deauville, l'affluence des concurrents est considérable. Il y a des séries pour tout le monde, motocyclettes, motocycles à une et deux places, voiturettes, voitures légères, grosses voitures, voitures à vapeur, voitures mixtes. Serpollet bat l'ensemble des compétiteurs sans toutefois abaisser son record de Nice, et Osmont en motocycle de Dion-Bouton fait 94 km. 260 de moyenne sur le kilomètre lancé. Immédiatement après vient la réunion d'Ostende peu intéressante. Le 24 octobre, se dispute le Critérium des motocyclettes au parc des Princes, Cissac établit le record du monde, 100 kilomètres en 1 h. 34 m. 25 s. 1/5. Enfin, c'est Gaillon où l'on commente l'accident prodigieux de Fournier, tamponné par un train en Amérique, où l'on contemple avec stupéfaction l'engin de course Truffault, qui sera premier des voiturettes, tandis que la Napier d'Edge gagnera dans la catégorie voitures de plus de 650 kilogrammes, et que Rigal, sur motocycle Darracq, fera le meilleur temps de la journée, soit le kilomètre en 50 s. 2/5 à l'allure de 71 km. 800. Avec la course de côte de Bordeaux, c'est fini. Ouf!

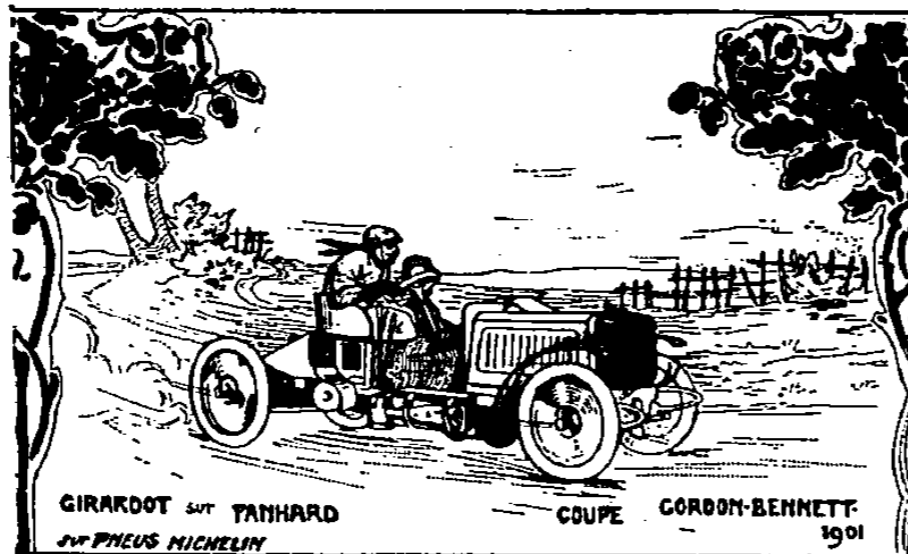
... Et pendant ce temps-là, l'admirable statue de Vercingétorix, signée Bartholdi, dont le chemin de fer n'a point voulu, s'en est allée fort paisiblement par la route, jusqu'à Clermont-Ferrand, à bord d'un camion à vapeur de Dion-Bouton de 35 chevaux.

Paris-Bordeaux et la deuxième Coupe Gordon-Bennett

Paris-Bordeaux 1901 fut un joli lever de rideau ; la deuxième Coupe Gordon-Bennett un simple *walk over*. Les deux épreuves se confondent : il faut les raconter en même temps. L'heure n'est point encore venue où le challenge international se suffira à lui-même, et défrayera, exclusivement pour ainsi dire la chronique sportive.

L'Automobile-Club, au début de l'année, désigne trois coureurs, pour défendre les couleurs françaises dans la Coupe : Charron, détenteur du trophée; Levegh, gagnant de Paris-Toulouse; Girardot, second dans la première Coupe, et le Comité décide de faire disputer cette épreuve dans la première semaine de mai. Toutefois, Sir David Salomons fait justement observer que le règlement prescrit qu'elle doit être courue entre le 15 mai et le 15 août. Il interviendra donc en février, à la suite d'une réunion internationale à Paris, où viennent se joindre aux nôtres, seuls les délégués

anglais, une décision aux termes de laquelle, la Coupe sera courue le 29 mai sur l'itinéraire Paris-Bordeaux, en même temps que cette classique épreuve, dont les bonnes dispositions du gouvernement, au lendemain du Salon, semblent devoir assurer l'autorisation. Paris-Bordeaux est, en effet, autorisé. L'Automobile-Club de France, l'Automobile-Club bordelais et *l'Auto-Vélo*, qui reçoivent les inscriptions, enregistreraient quatre-vingt-quatre engagements. Il y aura moins de concurrents dans la Coupe.



La Belgique a déclaré forfait. A raison des succès de la marque Mercedes à Nice, les éliminatoires allemandes sont supprimées et l'Automobile-Club de Berlin désigne deux de ces voitures, laissant à Benz de Mannheim et à Canelo Durkopp le soin de s'entendre pour prendre la troisième place. L'entente

n'interviendra pas et, au surplus, les Mercedes feront défaut. Sur trois voitures Napier annoncées par l'Angleterre, seule celle d'Edge sera au départ ; encore faudra-t-il la disqualifier, car elle aura des roues munies de pneus fabriqués en France.

L'itinéraire de la double épreuve est donc tracé par Versailles, Chartres, Châteaudun, Vendôme, Tours, Châtelleraut, Poitiers, Ruffec, Angoulême et Libourne. Ces villes seront neutralisées. On les traversera à une allure de 12 kilomètres à l'heure, et le départ à Ville-d'Avray à trois heures et demie du matin, ne pouvant être donné en groupe, même aux concurrents de la Coupe, il est décidé que ceux-ci partiront les premiers à deux minutes d'intervalle, ceux de Paris-Bordeaux ensuite, avec le même délai d'espacement.

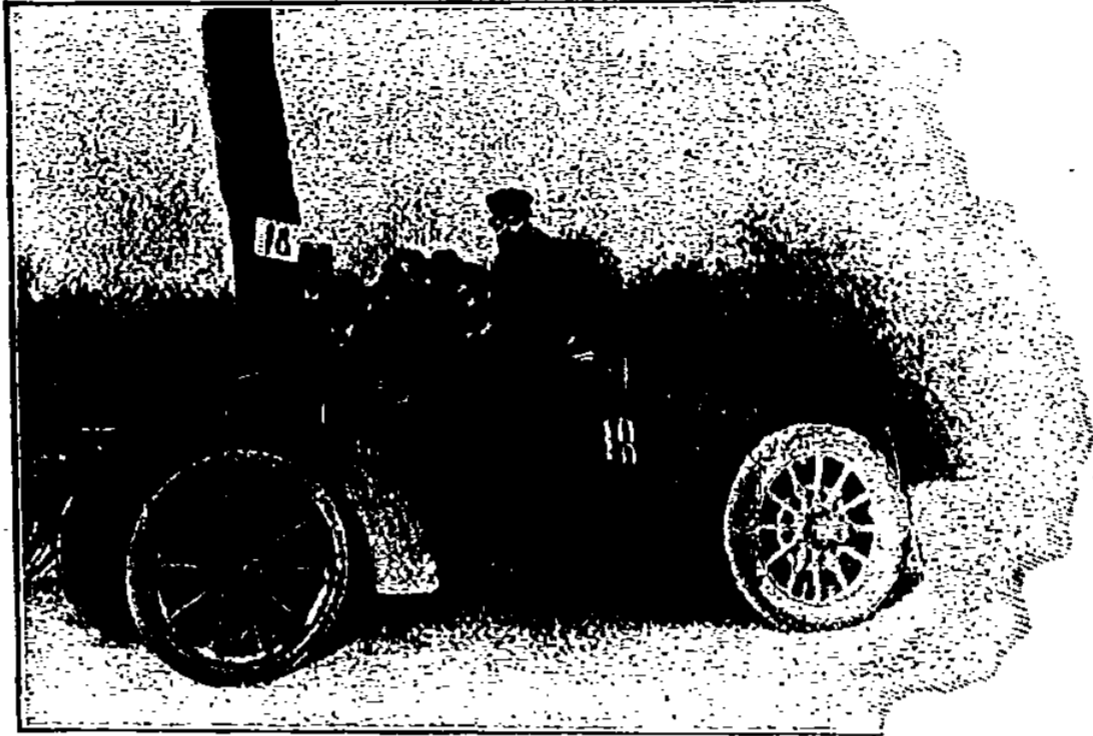
L'administration continue à faire des siennes, et à l'instant ultime du départ, exige de tous les concurrents la production des certificats de capacité et de réception des voitures. La plupart des coureurs possèdent le premier mais n'ont pas le second. Il faut parlementer, discuter, téléphoner à la préfecture. Finalement, tout s'arrange et seuls sont retenus, n'ayant pas le permis de conduire obligatoire, Gabriel et Williams.

Les compétiteurs de la Coupe sont lancés les premiers : Charron sur Panhard-Levassor à 4 heures, Levegh sur Mors à 4 h. 2, Girardot sur

Panhard-Levassor à 4 h. 4, tous les trois sur Michelin. Girardot, qu'impatientent les formalités administratives, s'écrie avec indignation :

Eh diable! avec ce retard, comment voulez-vous que j'arrive pour déjeuner à Bordeaux avec un ami qui m'y attend?

L'ami attendit en effet, mais non en vain, car Girardot entra dans Bordeaux vers trois heures de l'après-midi, gagnant toutefois la Coupe en 8 h. 51 m. 59 s. $\frac{4}{5}$, défalcation faite des 2 h. 33 de neutralisation imposées, ayant semé en route ses concurrents directs, Charron

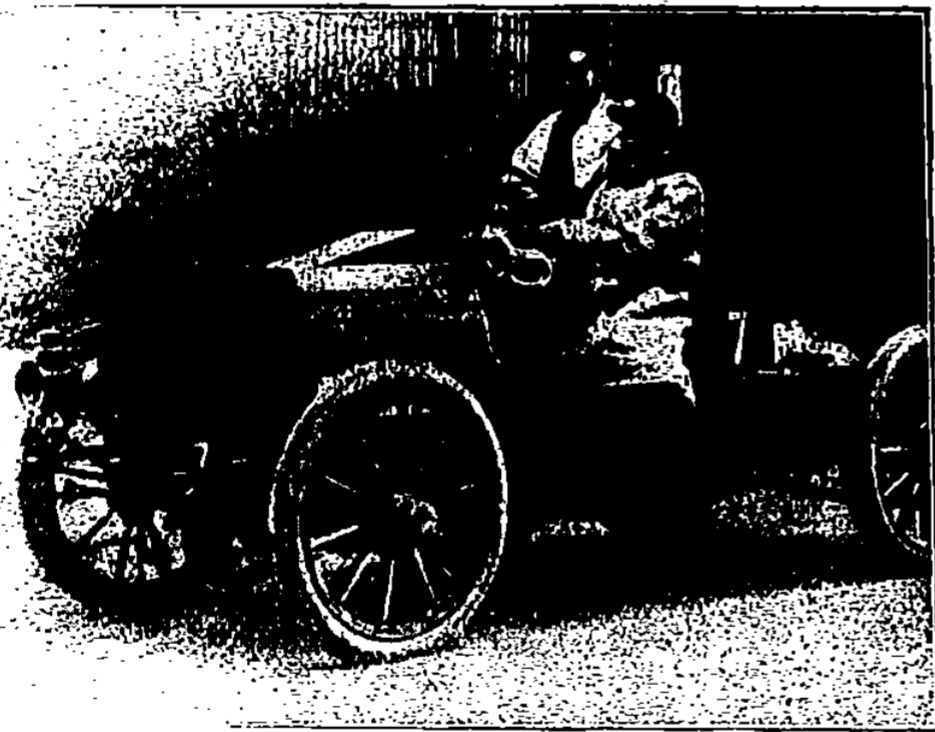


A. CLÉMENT

qui devait abandonner dès Vendôme à la suite d'avaries à ses soupapes, et Levegh qui brisait ses engrenages un peu avant Châtellerault, après

avoir toujours tenu la tête.

Meilleure était la performance de Fournier, qui gagnait Paris-Bordeaux avec sa puissante Mors (pneus Michelin) en 6 h. 11 m. 44 s. $\frac{3}{5}$, suivi de près par les Panhard-Levassor de Maurice Farman, Voigt, Pinson et Axt.



GIRARDOT, GAGNANT DE LA COUPE GORDON-BENNETT
(PANHARD-LEVASSOR, PNEUS MICHELIN)

Meilleur était aussi le véritable record établi par Étienne Giraud, premier des voitures légères, dont la Panhard de 650 kilogram-

mes couvrait le parcours en 8 h. 9 m. 48 s. $\frac{4}{5}$, justifiant la thèse de son conducteur, — thèse qui prévalut par la suite, — à savoir que l'on ferait effectuer d'immenses progrès à la construction mécanique si l'on réduisait et limitait le poids des véhicules de course.

C'est dans ce Paris-Bordeaux de 1901 qu'on vit quatre voitures légères Renault frères occuper les quatre premières places de leur catégorie et l'excellente marque de pneumatiques « Continental » conduire à la victoire la 35-chevaux de Maurice Farman.

M. Tampier, chronométré officiel, enregistra à Bordeaux l'arrivée de trente-six concurrents qui se trouvaient être soixante-trois au départ.

Après quoi, l'on s'en fut banqueter avec l'Automobile-Club bordelais, qui avait organisé une merveilleuse excursion en Médoc.

La grande épreuve internationale de l'année : Paris-Berlin

Chaque grande épreuve annuelle a sa caractéristique, comporte une « dominante », véritable *leitmotiv*, qui, dans l'avenir, subsiste et classe la manifestation achevée dans telle ou telle catégorie, qu'il s'agisse du chapitre progrès industriel, sportif, ou même de la page qui détermine un état d'âme social.

Paris-Rouen fut la révélation de l'industrie; on découvrit avec Paris-Bordeaux 1895 l'endurance et la vitesse; lors de Paris-Marseille s'ouvrit l'ère du motocycle, etc., etc. Les concurrents avaient eu à combattre, à propos de Paris-Amsterdam, la mauvaise volonté de l'administration policière; le monde automobile, à propos de Paris-Berlin, eut à résister aux attaques violentes de la presse politique, soudainement devenue d'un chauvinisme dont l'étroitesse de conception n'avait d'égale que l'exagération et la mauvaise foi.

Car ce fut un tollé général dans tous les milieux autophobes lorsqu'on apprit les diverses étapes de l'itinéraire, commençant à Paris, passant à Bazeilles et Sedan, pour s'achever à Berlin.

Et l'on vit — détail d'une amusante ironie — les plus fervents apôtres de l'internationalisme faire, pour la circonstance, cause commune avec les plus irréductibles patriotes et s'unir à ces derniers pour critiquer une marche pacifique sur le redoutable voisin d'outre-Rhin.

Comment on décida Paris-Berlin

L'histoire de la course est extrêmement simple, dit, dans son troisième numéro, *l'Auto-Vélo*.

Elle était désirée des deux côtés de la frontière. Paris-Saint-Pétersbourg fut, on s'en

souvent, l'une des pensées qui hantèrent toujours le comte de Dion. Paris-Berlin n'en est-il pas comme une étape ou, si vous préférez encore, comme le résultat de ce que laissent à l'éclair de nos rêves et de nos désirs, les nécessités de la réalité?

Le principe de l'épreuve fut, en effet, adopté au cours d'un dîner à l'Automobile-Club, dîner auquel assistaient le comte de Talleyrand-Périgord, vice-président de l'Automobile-Club d'Allemagne; le baron de Zuylen, le comte de Dion, le chevalier René de Knyff et le comte de Chasseloup-Laubat.

Minutieuse organisation. — Ce que pensent les concurrents

Quant au règlement de l'épreuve, il avait été, selon l'usage, consciencieusement élaboré par la commission sportive de l'Automobile-Club.

Il prévoyait de façon minutieuse la police des parcs fermés. Les concurrents, à l'arrivée, avaient un quart d'heure pour soigner leurs véhicules. Ils disposaient, le lendemain, d'une heure avant leur départ respectif, pour la préparation de la voiture, et devaient repartir dans leur ordre d'arrivée de la veille.

De longue date, on s'était préoccupé d'assurer la sécurité sur les routes empruntées par l'itinéraire.

L'Automobile-Club avait pris le soin de faire placarder dans tous les villages traversés par la course, l'avis suivant :

AVIS

En vertu de l'autorisation de M. le Préfet, les habitants sont prévenus qu'une course internationale de voitures automobiles, organisée par l'Automobile-Club de France, Société d'encouragement pour le développement de l'industrie automobile en France, aura lieu les 27, 28 et 29 juin, entre Paris et Berlin.

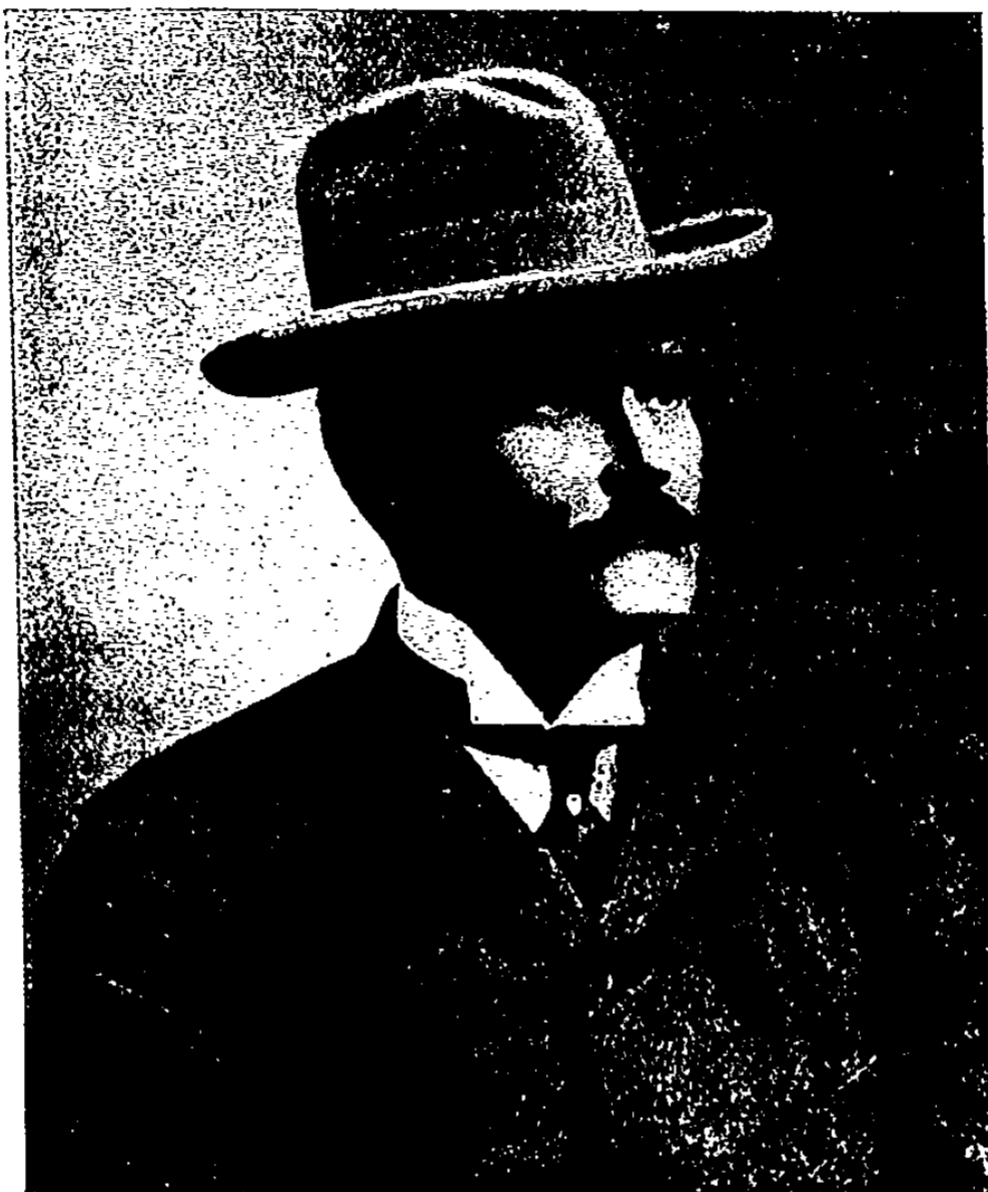
Les voitures traverseront le territoire de la commune, le 27 juin, entre ... heures et ... heures.

Les charretiers et voituriers sont instamment priés de prendre bien exactement leur droite et de ne pas encombrer les voies suivies par les automobiles.

D'autre part, l'organisation était merveilleuse en Allemagne, grâce à l'inlassable activité du comte A. Sierstorpf. Dix-sept cents fonctionnaires échelonnés sur les 800 kilomètres de route et revêtus d'un uniforme spécial permettant de les reconnaître, devaient surveiller l'itinéraire et assurer la police administrative de ces chemins, dont on redoutait, peut-être avec une certaine exagération, le mauvais état.

En effet, de nombreux concurrents s'étaient émus de l'éventualité de fondrières à traverser, de pavés détestables, de macadams impraticables.

M. Serpollet, quelques jours avant la course, avait cependant remis les choses au point en allant reconnaître l'itinéraire.



COMTE ADALBERT SIERSTORFF

Interrogé à son retour, il fit cette déclaration :

En général, les routes sont acceptables, toujours larges, toujours plates, pavées en maints endroits, mais de ces petits pavés ronds rappelant un œuf coupé en deux et enfoncé en terre par sa pointe; sur ces pavés le roulement est doux et meilleur que sur le macadam en mauvais état. Mais quelle poussière sur les routes !...

Tel était évidemment le principal inconvénient. On en vit d'autres qui furent exprimés par les concurrents eux-mêmes.

F. Charron, interrogé par un rédacteur de *la Presse* à la veille de l'épreuve, se

prononça catégoriquement comme il suit :

Je me suis déclaré contre la course dès qu'il en a été question; elle n'a pas de plus grand ennemi que moi.

Et voici mes raisons.

Tant que l'on permettra aux voitures de plus de 900 kilogrammes de prendre part au concours, mon opinion ne changera pas... Ces énormes véhicules, après avoir triomphé des voitures légères entreraient demain dans le commerce? Je ne les vois pas parcourir nos routes et nos avenues à des allures fantastiques. Il est inutile de vous faire remarquer les nombreux inconvénients qui résulteraient de cet état de choses.

— Mais, que pensez-vous de la course elle-même?

— Elle ne prouvera absolument rien. Les contrôles sont échelonnés assez régulièrement, mais ils sont opérés par des gens qui prennent le temps d'une manière très approximative. Dans Paris-Bordeaux, il y a eu des erreurs considérables. Si vous vous rendez compte que la distance Paris-Berlin est bien plus longue, les erreurs de temps commises seront fantastiques. Les luttes de vitesse ne seront intéressantes d'aucune façon.

— Malgré cela, vous croyez au triomphe des marques françaises ?

— Entièrement... Les étrangers ont des voitures inférieures aux nôtres et des mauvais conducteurs les pilotent.

Maurice Farman ne se montra guère plus enthousiaste :

La course, déclara-t-il, manquera totalement d'intérêt à cause du trop grand nombre de villes neutralisées...

— De quoi dépendra le succès ?

— Uniquement des pneumatiques. Celui qui accomplira le parcours sans aucune crevaison ou celui qui n'en aura qu'une ou deux sera le champion. Vous comprenez alors que l'intérêt est beaucoup amoindri.

Le départ des touristes. — Forain.

Paris-Berlin à la Chambre des députés

L'épreuve eut lieu néanmoins.

Alors que paraissaient ces interviews, les touristes, au nombre d'une



LE DÉPART DES TOURISTES DANS PARIS-BERLIN

centaine environ, s'étaient fait donner le départ le samedi 22 juin, par un soleil admirable, d'abord à la place de la Concorde, en face l'Automobile-Club, puis à Villiers-sur-Marne.

Les dames concurrentes sont nombreuses. C'est Mme Serpollet, qui accompagne courageusement son mari ; Mme Gobron, qui mène dextre-

ment une voiture issue des ateliers Gobron ; Mme la baronne de Zuylen, la célèbre *Snail* de Paris-Amsterdam et le spirituel Forain, qui n'ira pas jusqu'à Berlin en observant les prescriptions imposées aux concurrents, car, à quelques jours de là, il télégraphiera de Sedan :

Arrivé avant-hier soir près de Luxembourg, j'ai, pour des raisons que la raison ne connaît pas, passé la journée d'hier ici et continue mon voyage en touriste indépendant.

FORAIN.

La route est charmante à suivre. Les ovations se multiplient. Le moindre village traversé manifeste sa sympathie par des arcs de triomphe, ou tout au moins des bouquets de fleurs galamment offerts aux dames.

Pendant ce temps, à Paris, depuis le départ des touristes et avant celui des coureurs, l'orage gronde.

Si *le Figaro* vient d'affirmer ses opinions autophiles en déléguant un reporter sur la route, d'autres journaux sont moins aimables, excitent les parlementaires, et voici que le 24 juin, M. Gauthier de Clagny, député, pose en pleine séance une « question » au président du conseil, M. Waldeck-Rousseau :

Ils (les chauffeurs) ont trouvé moyen, s'écrie le bouillant politicien, les parcours isolés ne leur suffisant pas, d'organiser des courses sur tout le territoire. C'était, l'autre jour, Paris-Bordeaux, la circulation a été interdite sur les routes du parcours. La gendarmerie a interdit l'usage de la route réservée aux automobilistes. Hier, c'était la course Paris-Berlin, organisée par quelques représentants de la finance internationale. Ils ont eu l'idée singulière de ce trajet passant par Bazailles et par Sedan, au bout duquel le vainqueur recevra un prix décerné par l'empereur d'Allemagne.

Et M. Waldeck-Rousseau se contenta de répondre que bientôt allait paraître un règlement d'administration publique relatif à la circulation.

Piètre réplique en vérité ! pensa évidemment M. Gauthier de Clagny ! Allait-on réellement laisser partir ces coureurs le surlendemain matin ?

L'envolée des coureurs. — A la Fourche de Champigny

Rien ne s'y oppose en effet.

Dès onze heures du soir, une foule nombreuse, bruyante, variée, fourmille aux environs du célèbre carrefour, qui voyait partir, deux ans auparavant, les concurrents du Tour de France.

La farandole des lampions de cyclistes sillonne la route dans la nuit, brusquement interrompue de temps à autre par la trouée blafarde d'un

phare acétylène, Quelques « circulez... », car les agents parisiens sont



L'ENVOIÉE DES COUREURS DE PARIS-BERLIN A LA FOURCHE DE CHAMPIGNY

venus prêter main forte aux Pandores locaux, et la théorie des curieux s'éparpille.

Des campements s'improvisent au hasard des replis du sol, échelonnés

sur les premiers kilomètres de route; les fédérations cyclistes mettent en faisceaux les bicyclettes. La gent automobile accapare les bas côtés de la route et les voitures sont légion : types anciens, types nouveaux; la limousine étroite et haute, côtoie la voiturette légère qui se laisse prendre volontiers pour un engin de course au repos. On retrouve des vieux breaks asthmatiques et brinqueballant la ferraille, dont la présence si loin de Paris reste un problème. Puis, ce sont d'élégants et gracieux phaétons avec lesquels, en l'absence des propriétaires, le mécanicien, galant, a cru devoir rendre des politesses aux voisins du quartier.

Des industriels ont à la hâte dressé des comptoirs en planches, derrière lesquels ils débitent à boire et à manger : vers trois heures du matin, le saucisson fait prime et le pain coûte 25 sous la livre.

Mais un mouvement se produit dans la foule, un bruissement sourd se perçoit, faible d'abord, puis grossissant en roulement de tonnerre, en fracas de train rapide... les voilà. Et Giraud, le premier des coureurs appelé par le sort, passe comme une trombe, soulevant derrière lui un nuage de sable blanc qui le dérobe instantanément aux yeux des spectateurs. Deux minutes s'écoulent : Gilles Hourgières bondit littéralement sur la route, cramponné à son volant de direction. Les bravos éclatent, les cris de : « A Berlin, à Berlin! » retentissent... Voici ensuite Fournier, l'heureux vainqueur de Paris-Bordeaux, puis Charron, René de Knyff, Girardot, dont la pèlerine flotte au vent, Jarrott et Edge, les représentants du *Team* anglais. Serpollet, qui roule en silence, mais n'en fait pas moins une terrible vitesse. Cormier en tricycle, Béconnais, en voiturette, voire même l'intrépide Mme Du Gast, revêtue d'un élégant costume tailleur en drap gris, coiffée d'une casquette blanche, les cheveux maintenus par une solide voilette sous laquelle bombent les classiques lunettes.

Quant à l'habile ingénieur Eugène Brillié, il mène une 12 chevaux de la société « la Nancéenne » qui marche à l'alcool... et à une allure de touriste avec quatre passagères, encore qu'elle soit inscrite dans la catégorie vitesse. Mais l'essentiel est d'arriver... et elle arrivera!

L'opinion de la presse politique

Cette brillante genèse de l'épreuve eut le don d'exaspérer considérablement *la Petite République*, qui, dans son numéro du lendemain, sous la signature de M. Ch. Vié, en rendit compte dans les termes suivants :

PARIS-BERLIN

*Une course de fous. — Spectacle infernal. — Les accidents.
De Champigny à Aix-la-Chapelle*

Avec le coupable appui des pouvoirs publics, un véritable acte de folie dangereuse s'accomplit depuis hier matin sur les grandes routes qui relient Paris à Berlin, en passant par Aix-la-Chapelle et Hanovre.

A l'heure actuelle, cent soixante et onze voitures automobiles roulent en rase campagne, à des vitesses qu'atteignent seuls certains trains rapides.

Le départ de tous ces écraseurs a eu lieu à la Fourche de Champigny et, pendant toute la nuit, ce coin charmant de la banlieue parisienne a présenté un infernal spectacle.

Au milieu d'une lueur d'incendie, faite des feux multicolores de plusieurs centaines de voitures automobiles, dans un relent de pétrole, d'acétylène et d'alcool, grouillaient, gesticulaient, criaient, se démenaient un millier d'individus étranges, vêtus de cuir et masqués de verres noirs, tandis qu'en une horrible cacophonie, les pétarades des moteurs de tous systèmes, les hurlements des trompes et les cris stridents des sirènes, déchiraient l'air et réveillaient les habitants.

D'autre part, un courageux anonyme, mais poète à n'en pas douter, confiait à *la Libre Parole* cette :

VAINE CHANSON

Ohé! les Français, soyons fiers!
Levons le front, dressons l'échine
Devant l'infernale machine
Qui passe en semant des éclairs.
Ohé! des pures *Marseillaises*
Chantons les magiques refrains,
Honneur aux cocardes françaises,
Nos enfants franchissent le Rhin (*bis*).

Ohé! pauvres morts étendus
Depuis la sinistre hécatombe
Et qui, du seuil de votre tombe,
Fixez vos regards éperdus...
Ohé! sur ces automobiles,
Qui vont dévorant le terrain,
Regardez, superbes, tranquilles,
Nos enfants franchissent le Rhin (*bis*).

Ohé! pauvres gars oubliés,
Frères d'Alsace et de Lorraine,
Rêveurs de revanche prochaine,
Qui croyez nos fusils bouchés !
.....
Applaudissez, claquez des mains,
Les voilà, ces vengeurs farouches,
Nos enfants franchissent le Rhin (*bis*).

Ohé! magnanimes chauffeurs,
Qui nous récoltez tant de gloire,
Pour nous rapporter la victoire,
Détez à toute vapeur.
Ohé! canons pour les batailles
Muselez vos bouches d'airain,
Plus n'est besoin de vos mitrailles
Nos enfants ont franchi le Rhin (*bis*).

XXX.

Plus tolérant et mieux inspiré avait été M. Maurice Barrès, en rappelant, le 27 au matin, dans *le Drapeau*, dont il était le rédacteur en chef, cette curieuse page d'histoire :

Après l'endurance, la vitesse. Aujourd'hui 27, l'élite de l'avenue de la Grande-Armée

court, en trépidant, sur Berlin. C'est une belle route, je la connais en partie, je l'ai racontée ici, dans le numéro du 17 juin, et je disais que mon grand-père l'avait faite tout au long cette grande randonnée. Oui, patriotes, mon grand-père et les vôtres (et nul juif ne les accompagnait, sinon un voutour par derrière, pour dépouiller leurs cadavres)

ont étonné le monde par un Paris-Berlin inégalable. Et nous piétons, nous nous déchirons. Quelle ordure qu'une telle existence!

Enivrons-nous de notre passé. Je possède

les cahiers, disais-je il y a huit jours, l'itinéraire, manuscrit de mon grand-père, soldat de la garde impériale. La campagne de 1806, voilà un beau sport. Jean-Baptiste-Auguste Barrès, avait vingt et un ans en 1806. Il était vélite aux chasseurs de la garde en garnison à Rueil, près Paris. Je lui laisse la parole pour qu'il nous raconte ce Paris-Berlin, mené à bien en trente-sept jours, sans une panne pour l'armée française.



LES TOURISTES A LA DOUANE FRANÇAISE

... Je vois, dans les dépêches du jour, que la réception faite à nos touristes automobiles en Allemagne, est enthousiaste. Eh bien ! J'aime encore mieux la réception de 1806, telle que la virent et telle qu'y défilèrent, avec mon vénéré grand-père, modeste soldat de la garde héroïque, tous les grands-parents de nos lecteurs français.

Pénible accident

Toutefois, un regrettable accident vint attrister cette journée :

M. Brasier, qui conduisait une voiture Mors, renversait près du village de Maison-Blanche un enfant qui, relevé sans connaissance, ne tardait pas à expirer. Les adversaires de la locomotion ne manquèrent point d'exploiter ce fait brutal. *L'Aurore* tonitrua :

Il n'y a qu'à lire, déclare-t-elle, les journaux mondains pour comprendre que la rue n'appartient plus à tout le monde, lorsqu'il plaît à des millionnaires désœuvrés de s'y livrer à leurs plaisirs et à leurs entreprises commerciales.

Tous s'attendrissent sur le sort du « malheureux chauffeur », qui a perdu une demi-heure à Reims par la faute du gamin maladroit, qui est venu se jeter sous les roues de sa voiture. Ils n'ont pas un mot de pitié pour l'écrasé, c'est l'écraseur qui est le malheureux, la victime.

Peut-être *l'Aurore* était-elle partielle et mal renseignée, car jamais responsabilité d'accident ne fut moins imputable à son auteur : la justice —

peu suspecte cependant de favoriser les chauffeurs — dut faire état du rapport établi par le commissaire de police de Maison-Blanche, pour mettre hors de cause l'irresponsable M. Brasier.

Voici, en effet, dans quels termes le magistrat rapporta les péripéties de la douloureuse aventure.

Rapport du commissaire de police

... De cet endroit, les curieux assistaient à la descente des automobiles de la côte de Monthenot, et le spectacle pour les amateurs était sensationnel.

Hors des limites de Reims, la police ne pouvait opérer ; aussi, sans être maintenue par aucun service d'ordre, cette foule évoluait-elle à son aise sans se soucier du danger.

Vers neuf heures et demie, au moment où l'automobile de M. Brasier, arrivait à la Maison-Blanche, le jeune Brever, qui se tenait sur un des côtés de la route voulut traverser. Le chauffeur, en l'apercevant, fit obliquer sa voiture dans la direction contraire et, à cet instant précis, l'enfant, insoucieux du danger ou effrayé, revint sur ses pas.

M. Brasier était dans l'impossibilité de faire à nouveau dévier son automobile, et celui-ci vint heurter de l'avant l'imprudent, qui fut renversé sur le sol.

Aux cris d'effroi poussés par les spectateurs de cette scène rapide, le chauffeur arrêta instantanément ; sautant en bas de son véhicule, il releva l'enfant et le porta dans la maison voisine.

M. Fortin, interne à l'Hôtel-Dieu, aussitôt prévenu, accourut en automobile et chercha à ranimer le pauvre petit, qui avait plusieurs côtes enfoncées, le crâne fracturé et de nombreuses contusions. Le malheureux enfant, sans avoir repris connaissance, rendit le dernier soupir quelques minutes plus tard.

Le corps du jeune Brever a été transporté chez ses parents, par l'inspecteur Grandadam.

... Et il est bon de dire que ce n'est que sur les exhortations de l'autorité et de la foule présente, que M. Brasier se décida à continuer sa route.

A Aix-la-Chapelle, à Hanovre

A Aix-la-Chapelle, sur l'Elisenbrunnen en l'honneur des concurrents, on a arboré aux fenêtres des drapeaux aux trois couleurs : belges, françaises et allemandes.

Une tribune, ou plutôt une estrade sur laquelle le soleil tape dur, est réservée au comité organisateur et aux invités déjà installés devant des tables chargées de sandwiches et de moss de bière.

L'Automobile-Club de Berlin est représenté par le baron de Molitor qui souhaitera la bienvenue aux concurrents dès leur arrivée à la première étape allemande.

Un brouhaha se produit, on monte sur les tables qui se renversent entraînant des piles de bocks et les pyramides de sandwiches.

Fournier arrive premier, très acclamé et très entouré.

Et tandis qu'il se rend au parc, l'heureux coureur est le héros d'un



CARTE REMISE AUX CONCURRENTS

amusant incident qui montre — en dépit de ce que pensait Charron — combien les commissaires sont scrupuleux.

Fournier se rend donc au parc et se dispose à « soigner » sa voiture pendant le quart d'heure auquel il a droit.

Mais voici qu'intervient le commissaire du parc qui se met à lui donner lecture du règlement intérieur. Cela dure plusieurs bonnes minutes. Fournier attend poliment.

La lecture achevée, le commissaire lui déclare : « Votre quart d'heure commence à partir du moment où votre moteur est arrêté : il y a donc déjà quatre minutes d'écoulées. »

Et Fournier de se dire assez judicieusement :

« C'est encore heureux que la lecture n'ait pas duré une demi-heure ! »

Les Parisiens peuvent suivre le lendemain, par *la Petite République*, décidément fort intéressée à la course, les détails de l'épreuve :

PARIS-BERLIN

*Les fous continuent. Nouveaux accidents.
D'Aix-la-Chapelle à Hanovre.*

Les dangereux fous qui, juchés sur des voitures à traction mécanique, courent sur les routes à 80 kilomètres à l'heure, écrasant hommes et bêtes, ont quitté hier matin Aix-la-Chapelle.



POMPIERS AU PARC DE HANOVRE
(*La France automobile*)

La course se poursuit donc le lendemain et le surlendemain. En dépit

des assertions de *la Petite République*, les accidents sont rares et d'importance minime.

C'est, à Hanovre, M. le duc de Ratibor, président de l'Automobile-Club d'Allemagne, qui reçoit les arrivants, Henri Fournier toujours en tête, au contrôle établi sous un soleil torride qu'aggravent les accents d'un déplorable orchestre qui martyrise *la Marseillaise*, mais qu'on excuse pour sa bonne intention.

L'arrivée à Berlin, l'accueil, les réceptions

Mais voici l'arrivée finale, à Berlin... Nous y sommes, cette fois :

Sur la longue et large piste sablée des courses au trot, vingt mille personnes sont massées.

Derrière les tentures aux couleurs françaises et allemandes qui décorent les balcons des tribunes, de printanières toilettes se pressent, de fines mains gantées se préparent à applaudir le vainqueur, tandis que mille hommes de troupe se tenant par la main forment deux haies humaines entre lesquelles les coureurs défileront sans danger.

Une foule des plus choisies entoure le contrôle d'arrivée, et les reporters de l'époque notèrent les personnes suivantes :

Prince de Reuss, duc Adolphe de Mecklembourg, prince Frédéric Karl, Christian Kraft, d'Owest Hohenlœ, prince de Taxis, prince et princesse Henri de Prusse, duc de Ratibor, comte de Talleyrand-Périgord, major de Boddia, comte et comtesse Beroldingen, comte Wedel, écuyer de l'empereur, baron Camille von Eynard, officier d'état-major de la garde, comte Strackwitz, comte Sierstorpf, baron Bleichröder, M. et Mme Carnegie, baron Henri de Rothschild, baron de Zuylen, Mme de Threte, Jellineck, Maybach, Marcel Fouquier, prince Orloff, Avigdor, etc., et l'ambassade de France au grand complet dans une loge particulière.

La foule augmente d'heure en heure. Soudain le drapeau jaune s'abaisse en face des tribunes, la porte de l'hippodrome s'ouvre et la voiture blanche de Fournier apparaît. Un tour de piste est effectué à toute vitesse et le vainqueur, bloquant ses freins, vient stopper devant le pavillon du jury.

Alors les applaudissements éclatent ; mouchoirs, chapeaux s'agitent. Deux musiques militaires entonnent *la Marseillaise*, et Fournier reçoit des mains du duc de Ratibor une couronne de lauriers !

Les autres concurrents arrivent : coureurs de vitesse et touristes, puis, vers trois heures, commence avec le baron de Zuylen en tête, un grand défilé de voitures à travers Berlin par l'avenue de Charlottenbourg, la porte de

Brandenbourg et les Linden, jusqu'à la caserne du régiment des grenadiers de la garde où l'on va remiser les véhicules.

Le soir, c'est le banquet solennel, prestigieux, au Kaiserhof, sous la présidence du duc de Ratibor ayant à sa droite le marquis de Noailles, ambassadeur de France, à sa gauche le baron de Zuylen, président de l'Auto-

mobile-Club et maintes autres personnalités marquantes à la table d'honneur.

C'est le baron Zuylen qui ouvre la série des toasts en portant la santé de l'empereur d'Allemagne :

« Le premier souverain qui ait doté d'un prix une course de voitures automobiles. »

Le duc de Ratibor répond en buvant : « Au président de la République, à la grande et gracieuse nation française. »

Enfin le ministre du commerce, M. Moeller, abordant un sujet élevé, faisait



DUC DE RATIBOR, PRÉSIDENT DU D. A. C.

l'éloge de l'industrie naissante qui allait être l'arme pacifique et courtoise avec laquelle désormais lutteraient les nations.

Le lendemain, le succès matériel et moral de l'épreuve était hautement consacré par cette dépêche adressée au baron de Zuylen par Sa Majesté l'Empereur :

Nous nous réjouissons de l'entente cordiale qui existe entre les automobilistes français et allemands.

Je vous exprime mes remerciements de m'avoir annoncé l'heureuse issue de la course Paris-Berlin.

GUILLAUME, *Empereur et Roi.*

Encore la presse politique. — Le classement. — Les triomphateurs

Les fêtes se poursuivirent deux jours à Berlin. Elles eurent un grand retentissement dans la presse politique qui se prit de nouveau à commenter de diverses façons l'acte audacieux des chauffeurs français partis à la conquête industrielle de l'Allemagne :

Le *Daily Graphic* écrivit ceci :

Il a certainement une certaine signification politique, cet enthousiasme avec lequel les automobilistes français ont été accueillis sur le territoire allemand et, en particulier, dans la capitale de l'empire.

L'opinion publique allemande reconnaît évidemment, et reconnaît avec la plus grande satisfaction, que l'arrivée des visiteurs français, sanctionnée officiellement par l'empereur et le président de la République, marque réellement une époque dans les relations des deux nations et concourt au travail de réconciliation tenté depuis l'Exposition.

M. A. Deflou, dans *l'Autorité*, présenta les choses sous un autre aspect.

Rien n'est changé, assura-t-il :

Parce que quelques Français sont allés en automobile à Berlin, parce qu'ils y ont banqueté, parce que les Allemands et même des fonctionnaires germaniques leur ont tenu des propos aimables, parce qu'ils en ont répondu d'autres, il ne faut pas croire qu'il y ait quelque chose de changé entre les deux pays.

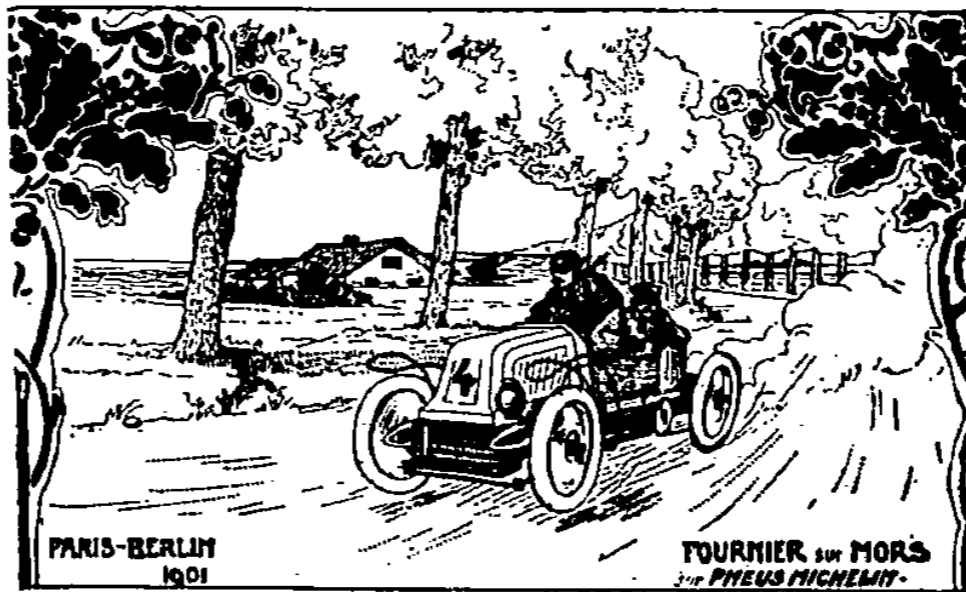
Des incidents aussi minuscules ne sont rien dans les relations de deux grandes nations.

... En présence d'attitudes aussi différentes, alors que la presse allemande s'ingéniait à nous décerner les plus aimables félicitations, pouvait-on approuver la façon de penser de certains de nos polémistes français, et n'eût-il pas été plus délicat de consentir, pour un temps, à cette occasion, une trêve de combativité?...

Entre temps, la Commission mixte eut à établir le classement et la répartition des prix, dont les trois principaux étaient dus à la générosité de l'empereur d'Allemagne, du président de la République française et du roi des Belges.

Ce classement fut le suivant :

Voitures au-dessus de 650 kilogrammes : 1. Fournier (Mors, 28 chev.), 15 h. 33 m. 6 s. —



2. Girardot (Panhard-Levassor, 28 chev.), 16 h. 38 m. 38 s. — 3. René de Knyff (Panhard-Levassor, 28 chev.), 16 h. 40 m. 2 s. — 4. Brasier (Mors, 28 chev.), 17 h. 14 m. 35 s. — 5. H. Farman (Panhard-Levassor, 28 chev.), 17 h. 46 m. 6 s. — 6. Charron. — 7. André Axt. — 8. Jarrott. — 9. Chauchard. — 10. Gilles Hourgières. — 11. Heath. — 12. Voigt. — 13. G. Leys. — 14. Werner. — 15. Van der Heyden. — 16. Clément. — 17. Lemaître. — 18. Rolles. — 19. Mme Du Gast. — 20. Brillié. — 21. J. de Crawhez. — 22. De Turckheim.

Voitures légères de 400 à 650 kilogrammes : 1. Giraud (Panhard-Levassor, 12 chev.), 19 h. 18 m. 14 s. — 2. C. Berteaux (Panhard-Levassor, 12 chev.), 22 h. 3 m. 9 s. — 3. Teste (Panhard-Levassor, 12 chev.), 22 h. 3 m. 41 s. — 4. Sincholle. — 5. Edmond. — 6. Kraeutler. — 7. Roland. — 8. Gondoin. — 9. Mercy. — 10. Dernier. — 11. Haban. — 12. A. Collin. — 13. Rigoly. — 14. Peschard. — 15. Turgan.

Voiturettes au-dessous de 400 kilogrammes : 1. Louis Renault (Renault frères, 7 chev.), 18 h. 37 m. 23 s. — 2. Grus (Renault frères), 22 h. 28 m. 33 s. — 3. Morin (Corre), 29 h. 4 s. — 4. Merville. — 5. Lamy. — 6. Delisle.

Motocycles : 1. Osmont (de Dion-Bouton, 7 chev.), 18 h. 50 m. 10 s. — 2. Bardeau (de Dion-Bouton, 7 chev.), 20 h. 35 m. 29 s. — 3. Cormier (de Dion-Bouton, 7 chev.), 21 h. 58 m. 24 s. — 4. Bardin.



HENRI FOURNIER

(La France automobile)

Il ressortait de ce classement que si les grosses voitures tenaient encore la tête, les voiturettes légères et les motocycles avaient donné de sérieuses preuves d'endurance.

Louis Renault se trouvait septième du classement général, et Osmont, en motocycle, neuvième. A. Giraud, premier des voitures légères, revenait le quatorzième rang. On allait, par la suite, adopter l'intéressante proposition de ce sportsman qui consistait à limiter le poids des véhicules de courses. Sage mesure qui fut un adjuvant considérable des rapides progrès de l'industrie.

L'« homme » de l'année sportive 1901 était incontestablement Henri Fournier.

Il eut les honneurs de la première page dans *le Figaro* qui lui consacra les lignes suivantes :

Si vous demandiez au vainqueur de Paris-Berlin ses impressions sur la course, il

vous répondrait probablement qu'il n'a pas eu le temps de les enregistrer. La tension continuelle de son esprit, vers le ruban de route qui s'allongeait toujours devant lui, a absorbé toutes ses pensées et, comme à l'arrivée de Paris-Bordeaux, il vous dirait tout simplement « les vainqueurs heureux n'ont pas d'histoire ». Il en a une cependant : il appartenait à cette brillante pléiade d'anciens coureurs cyclistes, les Charron, les Farman, les Marin, les Antony, que l'on retrouve aujourd'hui dans cette épreuve, tenant le volant de direction au lieu du guidon de jadis. Fournier a cependant sur eux l'avantage de débiter par un coup double, puisque, à un mois de distance, Bordeaux et Berlin l'ont vu arriver premier et que jamais, auparavant, il n'avait pris part à de grandes courses.

Je le revois encore, en 1893, disputant au vélodrome de la Seine — aujourd'hui abandonné — un match sensationnel contre Cassignard : c'étaient alors les deux étoiles de la piste dont le nom était dans toutes les bouches. A huit ans de distance, il retrouve les joies enivrantes de la popularité que lui feront parvenir les échos des bords de la Sprée.

Grand, bien découplé, c'est un merveilleux type d'athlète; à un sang-froid remarquable, il joint un coup d'œil infallible, une décision étonnante, et, — ce qui est un appoint sérieux, — une connaissance parfaite de la voiture qu'il conduit. Cette voiture, chose curieuse, appartient à M. Laycock, un riche Anglais, auprès duquel il remplit les fonctions de mécanicien en chef. C'est désormais un véhicule historique, puisque les courses vont être supprimées.

Certes, l'industrie française s'était merveilleusement comportée dans la grande épreuve internationale. Le premier des concurrents étrangers, Werner sur Mercédès, était précédé par dix-sept Français ! Toutefois, comme



ETIENNE GIRAUD

1. Entre autres heureuses conséquences de Paris-Berlin, il faut signaler les prix extraordinaires qu'atteignirent les voitures des concurrents : Maurice Farman vendit la sienne à M. Jel-lineck, 50 000 francs; Charron, à M. Maigret, 80 000 francs; Chauchard, à M. Avery, 50 000 francs; Henri Farman, fournisseur de M. Stéphen Ribes; de Knyff, du prince Orloff; Leys, de Lord Carnavon; Jarrott, de Harvey du Cros; Girardot, de Henri de Rothschild, obtinrent des sommes équivalentes, pour céder à ces personnages leurs véhicules de course.

l'avait dit Henri Farman, c'était une course où le pneumatique devait jouer un rôle considérable. Il le joua en effet, et tout à la gloire de son auteur, Michelin.

Le rôle de Michelin dans Paris-Berlin

Les pneus de Michelin portaient en effet quarante-quatre arrivants sur cinquante et un, parmi lesquels les six premiers de chaque catégorie.

Il convenait de saluer dignement ce nouveau triomphe de l'industrie nationale et c'est pourquoi, au lendemain de Paris-Berlin, M. le baron de Zuylen, se faisant l'interprète de l'Automobile-Club, adressa la lettre suivante au puissant industriel de Clermont-Ferrand :

Paris, 11 juillet 1901.

Monsieur et cher collègue,

J'ai le plaisir de vous informer que, dans sa séance d'hier, le comité vous a décerné la grande médaille de vermeil pour la part que vous avez prise à l'extension de la locomotion mécanique, en appliquant, le premier, les bandages pneumatiques sur les voitures, et en faisant des efforts constants pour perfectionner votre application.

Veillez agréer, Monsieur et cher collègue, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Le Président :
Baron de ZUYLEN.

Monsieur E. Michelin, Clermont-Ferrand.

Ce fut l'épilogue de Paris-Berlin...

Restait à organiser Paris-Vienne, pour l'année suivante.

CHAPITRE XXIV

L'Alcool. — La Législation. — Le Tourisme

L'initiative de M. Jean Dupuy, ministre de l'agriculture. — Le Circuit du Nord à l'alcool — L'organisation. M. Famechon, délégué officiel. — Les catégories : Vitesse, tourisme, transports industriels. — Conclusions, conséquences, résultats. — L'Association générale automobile. — Les gros numéros. — La contravention au vol. — Les arrêtés municipaux. — La jurisprudence. — L'évolution industrielle : le tourisme. — Disparition du tricycle.

L'initiative de M. Jean Dupuy, ministre de l'agriculture. — Le Circuit du Nord à l'alcool

L'ANNÉE 1902 fut l'année de l'alcool¹. Le produit *national* était à l'étude dans les milieux techniques, à la mode dans les cercles sportifs, d'actualité dans la presse spéciale, bien en cour auprès des pouvoirs publics.

Il ne lui en fallait pas tant : l'alcool succomba sous les fleurs !

Au lendemain du premier concours organisé en 1901, M. Jean Dupuy alors ministre de l'agriculture, constituait une commission chargée d'examiner ce qu'on pouvait faire en vue de la vulgarisation de l'alcool.

Cette commission composée de fonctionnaires, de personnalités sportives, ayant pour comité directeur-organisateur, M. Vassilière, directeur de l'agriculture, président; MM. Rives, Hérisson, Louan, de La Valette, Pierron, membres; Famechon, secrétaire, estima qu'une course serait favorable aux intérêts de la cause à plaider et l'on tomba d'accord pour créer cette épreuve et l'intituler « Circuit du Nord ».

¹ La question du carburant et, par suite, de la consommation, était tout à fait à l'ordre du jour. *L'Auto-Vélo*, suffisamment avisé pour pressentir l'orientation nouvelle avait, dès le début de l'année, organisé son « critérium de consommation », calculé à la tonne kilométrique. Épreuve disputée sur le parcours Suresnes-Lonjumeau, et retour (60 km.) qui n'alla point sans quelques tricheries de la part de certains concurrents et dont triomphèrent les voitures de la Société des téléphones Ader.

L'organisation. M. Famechon, délégué officiel

Le ministre de l'agriculture consentit, en principe, sous réserve cependant de l'autorisation conforme de son collègue de l'intérieur.

M. Famechon s'en fut, pour l'obtenir, voir M. Hennequin ; l'honorable sous-chef de la sûreté écouta avec surprise la requête :

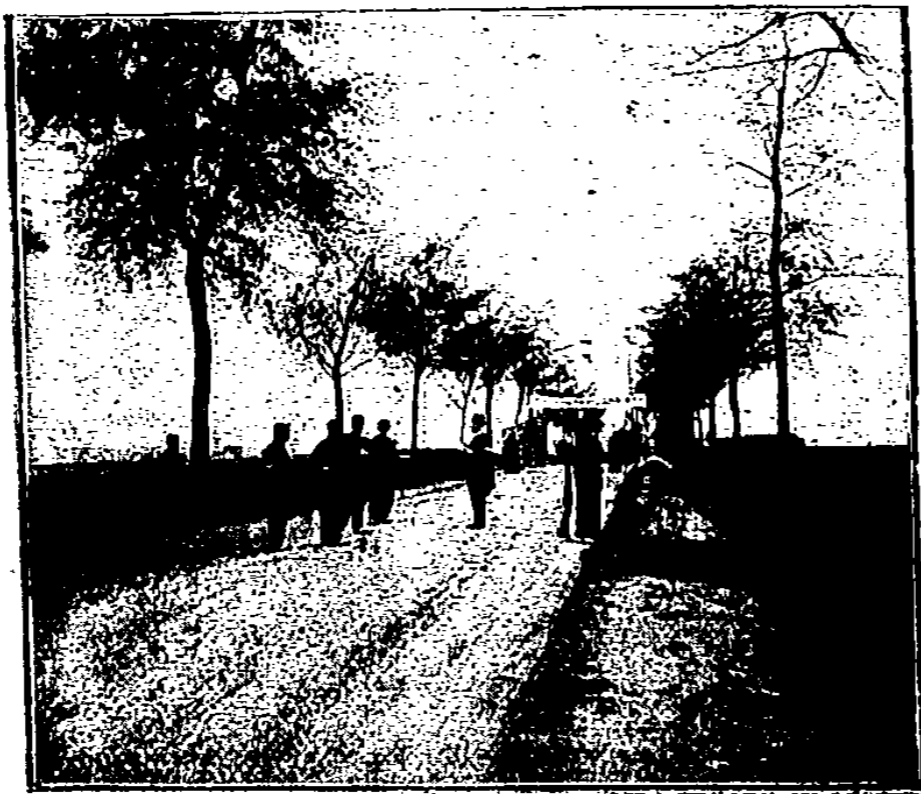
— Y pensez-vous ! dit-il à M. Famechon. Vous..., un fonctionnaire, organiser une course ! Et cela, après Paris-Berlin, après le discours de M. Waldeck-Rousseau ! Personnellement, j'émettrai un avis défavorable !

L'affaire était mal engagée. L'opinion compétente et toujours écoutée

de M. Hennequin allait évidemment influencer le ministre de l'intérieur, mais M. Jean Dupuy prévint le danger.

A la réunion des ministres du 19 avril 1902, le ministre de l'agriculture obtenait du président du Conseil l'arrêté autorisant l'épreuve de vitesse pour les 15 et 16 mai, sous réserve que les organisateurs se procureraient l'autorisation des maires de chaque commune traversée.

On voulut bien faire les choses et l'on décida d'aller voir ces ma-



CIRCUIT DU NORD

M. FAMECHON ORGANISE LE SERVICE D'ORDRE

gistrats municipaux les uns après les autres, procédé aimable qui ne pouvait manquer d'efficacité.

M. Pierron partit dans sa voiture sur l'itinéraire projeté, conduisant M. Famechon, délégué du gouvernement.

On avait fixé sur la carrosserie limousine de l'automobile, une banderole portant ces mots : « Ministère de l'Agriculture », ce qui donnait au véhicule un caractère très officiel et provoqua des incidents amusants :

A Péronne, un gendarme voyant arriver cet engin à belle allure, sort son carnet, s'appête à dresser la contravention classique, mais soudain ses yeux remarquent la banderole... Et Pandore de rectifier la position, de toucher son bicorne et de courir à la sous-préfecture informer le sous-préfet de l'arrivée de personnages importants !

Plus loin, en traversant lentement les rues étroites d'un village, nos délégués officiels voient soudain surgir de l'école communale toute une bande d'enfants qui se rangent respectueusement sur le trottoir et, au signal de l'instituteur piaillent avec un bel ensemble : « Vive le ministre de l'agriculture ! »

Tout d'abord les visites aux maires s'effectuèrent avec une certaine solennité ; après avoir fait un brin de toilette, les organisateurs se rendaient à la mairie.

M. Famechon exposait ses desiderata. M. Pierron renchéris-
sait et le délégué ad-
joint, M. Dauchez, sou-
lignait d'approbations,
les passages intéres-
sants.

Peu à peu, on se re-
lâcha.

M. Famechon ou-
blia ses gants, puis il
alla seul voir les mai-
res : M. Pierron le

remplaça ensuite ; on dépêcha après cela M. Dauchez, aux autorités locales. Enfin, on fit venir les maires auprès de la voiture.

Finalement, on négligea même d'en voir certains !

Ce fut, d'ailleurs, une faute.

Le maire d'un pauvre hameau de trois maisons, oublié au cours du voyage, fut sollicité par lettre d'autoriser la traversée de son territoire. Pas de réponse. On écrivit au préfet. Rien. On envoya un délégué très subalterne chez ce maire qui déclara refuser l'autorisation tant qu'il n'aurait pas reçu la visite du délégué officiel... Et le délégué officiel vint, je vous prie de le croire... Cette fois, après une réception solennelle en présence du Conseil municipal réuni, le rigoriste magistrat délivra son autorisation.

Plus intransigeant, le maire de Rosny, près de Mantes, refusa toute permission.

Il fallut neutraliser le village, bon gré mal gré, en dépit du ministre



LA VOITURE DELAHAYE

de l'agriculture, du président du Conseil, etc., etc... Un maire est vraiment bien maître chez lui !

Il faut reconnaître que jamais épreuve ne fut plus minutieusement organisée que le Circuit du Nord : indépendamment de l'autorisation des maires que les délégués devaient obtenir signée sur une formule imprimée, ceux-ci devaient en outre choisir, dans chaque localité, un contrôleur, chef de service, ayant pour mission, soit de veiller aux neutralisations avec le concours de cyclistes, soit de faire respecter les instructions relatives aux ralentissements et traversées de passages à niveau. A la veille de l'épreuve, on expédia de Paris un camion automobile chargé de banderoles, drapeaux, flèches, canons, signaux, bombes, etc., à distribuer en cours de route. Ce camion, en arrivant à Boulogne, trouvait un nouveau chargement expédié par le train et recommençait sa distribution sur la seconde partie du Circuit.

C'était administrativement organisé; mais, pour une fois, l'administration n'était pas allée à l'encontre du bon sens sportif.

Les catégories : vitesse, tourisme, transports industriels

Le Circuit du Nord comportait trois grandes catégories :

Les coureurs de vitesse, les touristes et les véhicules industriels¹.

Comme à l'ordinaire, l'épreuve réservée à la vitesse attira particulièrement l'attention du public. Elle s'effectua dans des conditions excellentes.

Un service télégraphique de premier ordre avait été organisé, reliant le ministère par des fils spéciaux à tous les grands centres du parcours, fonctionnant jour et nuit : les bureaux avaient, en outre, l'ordre de faire passer avant toutes autres, les dépêches relatives à l'épreuve.

D'autre part, un train spécial avait été combiné pour transporter, du départ à Arras, les personnalités officielles, et ce rapide dans lequel se trouvait M. Jean Dupuy fit, pour la première fois sur la ligne du Nord, une vitesse moyenne de 120 kilomètres à l'heure.

1. Itinéraires. — VITESSE : *Première étape*. Paris, Coulommiers, Reims, Saint-Quentin, Arras (410 km.). — *Deuxième étape*. Arras, Saint-Omer, Boulogne-sur-Mer, Abbeville, Dieppe, Gisors, Saint-Germain (500 km.). — CONSOMMATION. — *Première étape*. Paris, Pontoise, Beauvais, Amiens, Arras. — *Deuxième étape*. Arras, Abbeville. — *Troisième étape*. Abbeville, Dieppe, Paris. — POIDS LOURDS : Beauvais, Paris (80 km.).

Toutefois, les organisateurs étaient fort inquiets sur l'issue de cette première étape Paris-Arras en vitesse.

Le terrain était si mauvais, les voitures dérapaient tellement, que l'on avait, jusqu'au dernier moment, hésité à donner le départ..., et lorsque M. Famechon, éditeur responsable, vit s'élancer sur la route une certaine puissante Serpollet qui embardait terriblement, il se demanda comment tout cela finirait.

Heureusement l'épreuve n'eut pas d'histoire, ni d'histoires.

A la vérité, il se trouva, comme toujours, des mauvais plaisants pour télégraphier aux organisateurs de fausses nouvelles, toutes navrantes, naturellement. M. Famechon reçut dans la nuit à Arras trois télégrammes relatant des drames effroyables.

... Et c'est de cette époque que date le langage conventionnel employé par les « officiels » organisateurs d'épreuves, les noms d'arbres, notamment, désignant les coureurs : lesquels furent, hélas ! employés bien souvent lors de Paris-Madrid.

La vitesse moyenne des concurrents avait été très médiocre le premier jour. Toutefois, l'on attribua justement cet état de choses à l'influence de la bourrasque survenue au cours de l'épreuve et l'alcool, le surlendemain, prit une éclatante revanche, en permettant au vainqueur, Maurice Farman, avec une Panhard-Levassor, munie de pneus Continental, de rouler à une allure telle que sa moyenne pour les deux étapes s'éleva à 72 km. 280 à l'heure. Jarrott venait après, également sur Panhard montée sur Continental, à une vitesse moyenne de 66 km. 280, puis Rutishauser, 53 km. 950 ; Lé Blon, 46 km. 430 ; Chanliaud, 45 km. 560 ; Barbereau, 44 km. 970 ; ces quatre concurrents menant des voitures Serpollet à vapeur alimentées à l'alcool.

Le déchet dans la cinquième catégorie, soit celle de grosses voitures de 650 à 1 000 kilogrammes, n'avait pas excédé 25 p. 100.

Il en fut de même dans la troisième catégorie, ouverte aux véhicules



MAURICE FARMAN
DANS LA DESCENTE DU MOULIN D'AYET

pesant de 250 à 400 kilogrammes dans laquelle M. Grus sur Renault frères se classa premier.

Par contre, la quatrième catégorie (voiture de 400 à 650 kg.), gagnée par Marcellin (Darracq), accusa un déchet de 46 p. 100. Quant aux première et deuxième catégories (véhicules de moins de 50 kg. et véhicules



BARBEREAU SUR VOITURE SERPOLLET

de moins de 250 kg.), à la tête desquels se trouvèrent respectivement Bucquet, sur motocyclette, Werner et Bordeaux sur motorcycle de Dion-Bouton, 66 p. 100 de déchet était leur bilan ; deux véhicules sur six partis, ayant seulement accompli la totalité du parcours.

Le jury — en ce qui concerne l'épreuve de tourisme — était invité à porter son attention tout particulièrement sur les points suivants :

1° La bonne utilisation de l'alcool ; 2° la quantité d'alcool employée ; 3° la régularité de marche du moteur aux différentes allures du véhicule ; 4° la facilité de la mise en route, l'efficacité et la sûreté du mode d'allumage ; 5° la simplicité, la bonne construction, l'économie d'entretien et de dépense de graissage du moteur.

Des constatations faites, il résulta que la consommation moyenne à la tonne kilométrique était :

- Pour la première catégorie (moins de 250 kg.), 159,80.
- deuxième catégorie (250 à 400 kg.), 145,58.
- troisième catégorie (400 à 650 kg.), 131,49.
- quatrième catégorie (plus de 650 kg.), 114,69.

Quant au déchet moyen, il fut de 45 p. 100 environ, soit 30 p. 100 pour la première catégorie et 39 p. 100 pour la quatrième.

Enfin, il fut prouvé par les véhicules industriels que les moteurs de 1902 constituaient, au point de vue consommation, un réel progrès sur ceux de 1901. Tandis que l'année précédente, la consommation moyenne par tonne kilométrique utile pour les véhicules de ce genre était de

210 centimètres cubes, elle s'abaissait un an après à 131 centimètres cubes.

Désormais, 1 litre d'alcool permettrait de transporter 1 tonne utile à 10 kilomètres.

Conclusions, conséquences, résultats

Les rapporteurs se montrèrent satisfaits. La « note » technique concorda avec la péroraison du discours ministériel prononcé à Arras.

Que les chauffeurs, avait dit M. Jean Dupuy, remplacent pour alimenter leurs machines les essences d'origine étrangère par l'alcool, produit national, ce sera pour les gens du Nord la fortune et pour les populations méridionales, la solution de la crise vinicole.

Malheureusement, en dépit de cet optimisme, la question de l'alcool était loin d'être résolue.

Certains politiciens en avaient fait un tremplin électoral. On estimait le sujet neuf, et comme le fruit ne mûrissait pas assez vite, on l'avait mis en serre chaude, on hâtait son développement par une culture intensive.



UNE ARRIVÉE DISPUTÉE, MAURICE FARMAN EN TÊTE
PANHAUD-LEVASSOR (PNEUS CONTINENTAL)

Il fallait faire de l'alcool à toute force, pour débarrasser la Picardie de ses betteraves ; pour enrayer la mévente des vins du Midi, lesquels trouveraient de la sorte un débouché dans les alambics des distillateurs.

On crut au règne exclusif, immédiat du nouveau liquide, les voitures furent réglées « à l'alcool ». Certains fabricants en poussèrent la vente à outrance et les carburateurs un peu surpris, durent carburer bon gré mal gré.

Naturellement il y eut des déboires.

Après de moyennes étapes, on découvrit à l'examen des soupapes qu'elles étaient encrassées ; au démontage des cylindres, que les pistons étaient chargés de résidus ; on s'aperçut que si, à proportion égale, l'alcool

coûtait un peu moins cher que l'essence, il en fallait une quantité plus grande pour couvrir le même parcours ; que la dépense, par suite, était la même. La réglementation draconienne de la circulation des alcools en France, à peine atténuée, fut encore un obstacle à la vulgarisation du produit national.

Quelques fervents adeptes, bien rares d'ailleurs, continuèrent à étudier l'emploi de l'alcool. Avec la majorité des chauffeurs, les pouvoirs publics s'en désintéressèrent au point que le gouvernement omit même d'accorder la légitime récompense due pour ses dignes efforts, à l'un des plus dévoués et aussi des plus modestes serviteurs de la cause nationale, M. Leprêtre.



MARCELLIN
PREMIER DE LA QUATRIÈME CATÉGORIE SUR DARRAGO

... Toutefois l'impartialité nous oblige à reconnaître qu'au lendemain du Circuit du Nord, M. G. Rives, l'avisé commissaire général des expositions de l'automobile, avait pris l'initiative de l'organisation d'un con-

grès international de l'alcool sur lequel nous reviendrons.

L'Association générale automobile

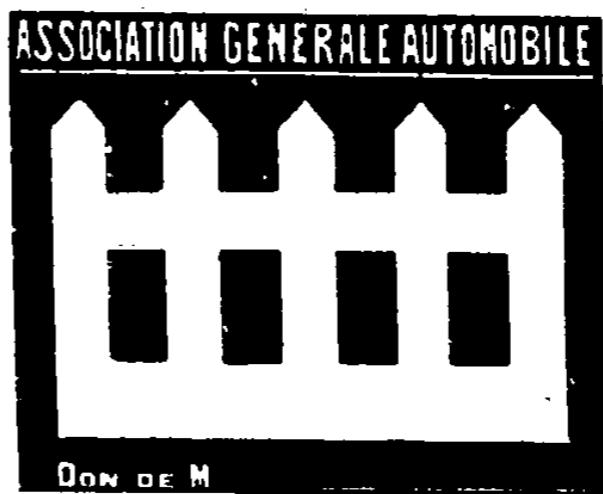
Au lendemain d'une proposition formulée à l'Automobile-Club, réuni en assemblée générale extraordinaire, le 18 février, par M. Forestier, président de la Commission technique, proposition ayant pour but la création d'une catégorie de membres à 20 francs, l'Automobile-Club se réunit à nouveau, et, le 13 mars 1902, décidait la constitution d'une société filiale distincte de l'Automobile-Club, et organisée de telle façon qu'elle constituerait un nouvel élément d'expansion et d'influence, sous le patronage de la grande Société d'encouragement.

Le motif de cette décision était inspiré par la nécessité de créer à côté du Cercle, un groupement plus largement ouvert, d'une cotisation moins élevée, qui s'occupât d'une manière toute spéciale des intérêts des auto-

mobilistes en général et en particulier de ceux de la classe ouvrière vivant de l'industrie nouvelle.

Le but de cette association tendait au développement de la locomotion mécanique en France, à la vulgarisation des idées et des connaissances spéciales, nécessaires à la réalisation de toutes les mesures utiles d'ordre technique, administratif, législatif, juridique et économique, enfin au groupement, pour la défense de leurs intérêts communs de tous ceux qui construisent, vendent, possèdent des automobiles et de ceux qui s'intéressent à l'automobilisme.

Légèrement critiquée à sa constitution par certains publicistes autorisés, l'A. G. A. crut d'ailleurs bien faire en révélant ses intentions par un manifeste qui, dans l'esprit de quelques-uns, fut la réponse nécessaire à la profession de foi de feu l'*Union automobile* (ex *Moto-Club* !)



SIGNAUX DE L'A. G. A.
PASSAGE A NIVEAU

La voiture automobile, disait ce manifeste, fait partie de l'outillage moderne... Comptons-nous, nous que ce progrès attire et charme; groupons-nous pour le défendre contre les attaques imméritées, pour le mieux connaître, pour aider à son développement, et l'Association automobile que nous rêvons sera prospère. Notre association ne fait pas double emploi avec l'Automobile-Club de France de qui elle émane: elle s'adresse plus particulièrement à tous; elle est générale, comme son titre le spécifie, et elle est à la portée de tout le monde.

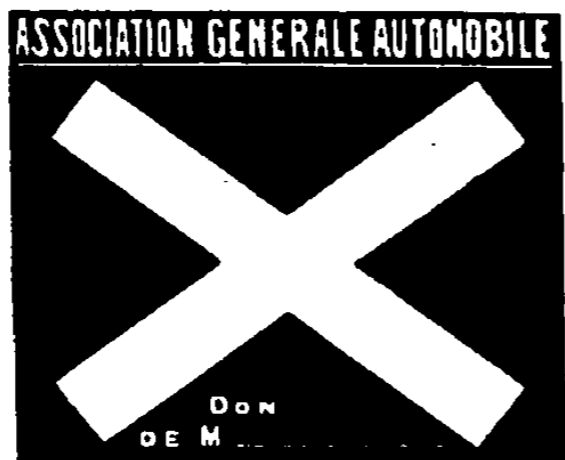
A la vérité, l'A. G. A. prit, dès sa naissance, une importance justifiant son opportunité et ne négligea rien pour se créer une « situation » aux côtés de la Société d'encouragement, poursuivant un but plus matériel, plus terre à terre, mais d'un véritable intérêt.

Quelle est sa façon ou plutôt quelles sont ses façons de procéder?

Collaboration à toutes les manifestations organisées par l'Automobile-Club de France et la Société d'encouragement; réunions où les membres peuvent discuter librement sur les questions de construction, d'utilisation, de circulation des automobiles, fondation d'une bibliothèque composée d'ouvrages français et étrangers, de cartes, de plans et comprenant notamment toutes les collections de brevets d'invention touchant l'industrie automobile; publication d'un bulletin périodique; obtention pour ses membres d'avantages dans les hôtels, les garages, les ateliers de

réparation ; amélioration par tous les moyens possibles des routes de France ; enfin, création d'une école de chauffeurs.

Toutefois, une des œuvres les plus utiles de l'Association générale automobile fut l'établissement, sur les diverses routes de France, de poteaux indicateurs symboliques. Faciles à comprendre, même par des étrangers, ils indiquent très exactement la nature de l'obstacle, en étant placés à une distance suffisante pour permettre le ralentissement nécessaire.



SIGNAUX DE L'A. G. A.
CROISEMENT DE ROUTES

Certaines commissions de l'Association générale automobile rendent à ses membres de grands services.

Dans cet ordre, il faut signaler :

La Commission du contentieux, pour l'étude des dossiers qui, gratuitement, donne des conseils et peut discuter en justice des contraventions dressées dans le département de Seine et Seine-et-Oise.

La Commission technique qui, toujours gratuitement, facilite l'achat des voitures.

La Commission nautique plus spécialement adonnée à l'étude du tourisme-nautique, l'aménagement des bateaux, aux mesures de sécurité à bord, etc.

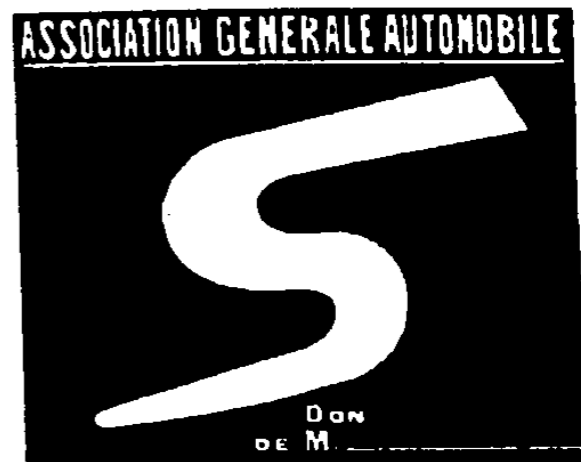
La Commission ou Office de tourisme qui établit des itinéraires, et se préoccupe des questions de douane.

Mais, où l'Association générale automobile se révéla véritablement précieuse, indispensable et bienfaisante, c'est lorsqu'elle entreprit de favoriser la classe ouvrière de l'automobile, représentée par les chauffeurs ou conducteurs d'automobiles, veillant à leur recrutement, à leur éducation et à leur bien-être matériel.

Les premiers conducteurs de voitures automobiles avaient été des mécaniciens sortis des usines. Avec les progrès rapides de l'automobilisme cette corporation de conducteurs se recruta bientôt dans tous les corps de métiers et presque dans tous les rangs de la société.

Comme on ne s'improvise guère « professionnel » les mauvais conducteurs furent légion.

Il y eut bien quelques tentatives pour former des écoles de chauffeurs,



SIGNAUX DE L'A. G. A.
DESCENTE SINUEUSE

mais ces écoles furent trop peu nombreuses ou encore leur enseignement fut insuffisant.

L'Association générale automobile fut frappée par cette nécessité d'opérer une sélection entre les bons et les mauvais conducteurs ; sous la présidence du prince d'Arenberg, dont on connaît l'inlassable dévouement à la cause automobile, on nomma une commission d'examen de chauffeurs. Elle obtint l'autorisation ministérielle de contrôler et de consacrer officiellement leurs aptitudes et de faire passer des examens.

Malgré la rapidité avec laquelle sont délivrés les permis de conduire, ces examens sont très sérieux. De plus, l'Association générale automobile créa un diplôme de conducteur, lequel est accordé très rarement, tant à cause des références exigées que de la sévérité des épreuves techniques.

L'Association générale automobile fait donc les plus grands efforts pour le relèvement de cette classe, un moment si décriée, des conducteurs d'automobile en leur donnant, outre une excellente éducation technique, une véritable éducation morale.

Il est presque inutile, raconte M. Louis d'Hurcourt, de faire ressortir les avantages de ce système.

Sur deux cent trente sujets placés par l'Association, aucun n'a quitté sa place ni donné lieu à la moindre plainte de la part de ses maîtres.

... On trouve d'ailleurs toutes les classes de la société dans ce personnel nouveau :

Un d'eux, ancien ouvrier mécanicien, placé chez un Russe, s'est tellement gagné la confiance de son patron, par sa capacité et sa tenue, qu'il touche 700 francs par mois, nourri, logé, chauffé, etc., défrayé de tout en un mot.

Un autre, artiste peintre, habitué des cabarets de Montmartre, ne laissait pas d'inspirer des craintes par son humeur fantaisiste de rapin parisien ; la famille qui l'a pris à son service se montre enchantée au contraire de sa verve et de son esprit de bon aloi qui charment les ennuis du voyage et lui valent 25 louis par mois.

Deux membres des congrégations expulsées, par exemple facilement reconnaissables à la modestie de leurs manières et à leur geste habituel de croiser les mains dans leurs manches ; un ancien docteur en médecine, précieux en cas d'accident, et pouvant indifféremment panser une jambe fracturée ou réparer un pneu avarié ; un ancien candidat admissible à Polytechnique ; un ingénieur de grande usine, etc.

M. Montariol, l'expert examinateur de l'Association générale automobile, aurait sans doute encore bien des exemples typiques de ce genre à citer !...



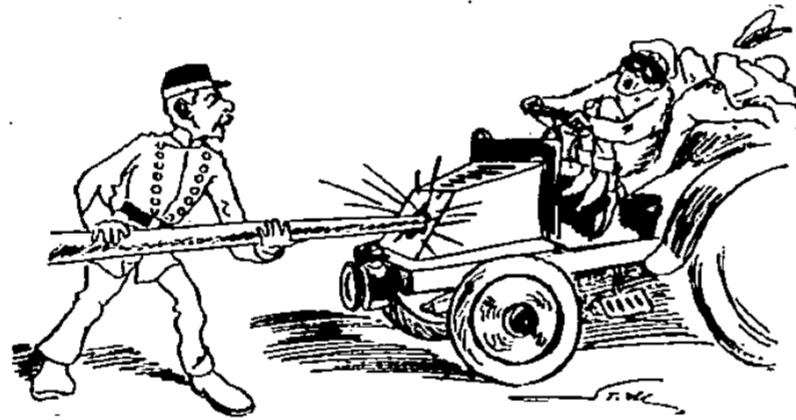
SIGNAUX DE L'A. G. A.
GANIVEAU

Il va sans dire que ce vaste programme, réalisé aujourd'hui dans d'excellentes conditions, ne s'exécuta pas en un jour. Il fallut, pour y parvenir, la persévérance des dirigeants à la tête desquels se trouvaient et se trouvent encore actuellement des personnalités telles que MM. Michel Lévy, baron de Zuylen, G. Rives, marquis de Dion, marquis de Chasseloup-Laubat, Martin du Gard, etc., secondés par un personnel actif et dévoué, placé sous les ordres de M. Dorange, secrétaire de l'Association.

Quatre mille chauffeurs sont, en 1906, membres de l'Association générale automobile. Quelle meilleure justification donner de l'utilité de ce groupement !

Les gros numéros

Par décret du 10 septembre 1901, la réglementation de la circulation des automobiles, du 10 mars 1899, avait été modifiée dans quelques-uns de ses détails¹. Toutefois, la plus importante prescription était, à n'en pas douter, la disposition suivante de l'article 7.



APPLICATION DU RÉGLEMENT
SUR LA CIRCULATION

... Si l'automobile est capable de marcher en palier à une vitesse supérieure à 30 kilomètres à l'heure, elle sera pourvue de deux plaques d'identité portant un numéro d'ordre, qui devront toujours être placées en évidence à l'avant et à l'arrière des véhicules.

Ainsi donc, la menace suspendue de longue date sur la tête des chauffeurs se réalisait pour les motifs suivants que M. Pierre Baudin, ministre des travaux publics, exposait dans son rapport au président de la République :

1. A la même époque, le Parlement, adoptant la proposition de M. Coutant, député, adoptait une nouvelle répartition des taxes automobiles composées dès lors d'un droit fixe et d'un droit variable de 5 francs par cheval-vapeur. Ces taxes encore en vigueur sont les suivantes :

	Voitures à deux places.	Voitures à plus de deux places.	Par cheval ou fraction de cheval.
Paris	50	90	5 fr.
Communes de plus de 40 000 habitants	40	75	5
— de 20 à 40 000 habitants	30	60	5
— de 10 à 20 000 habitants	25	50	5
— au-dessous de 10 000 habitants	20	40	5

Il n'était pas possible d'interdire la mise en service de véhicules capables de marcher à plus de 30 kilomètres à l'heure.

Agir ainsi serait prendre une mesure vexatoire qui pourrait nuire au développement et au progrès d'une industrie qui mérite d'être encouragée par les progrès qu'elle réalise presque journallement. Il nous a paru qu'il suffisait, pour l'instant du moins, de prendre les dispositions qui permettraient d'atteindre plus aisément que par le passé les exagérations de vitesse en facilitant aux agents, chargés de la surveillance des voies publiques, l'identification des automobiles.

Il appartenait désormais au ministre des travaux publics « de fixer le modèle de ces plaques et de déterminer leur mode d'éclairage ».

Il faut savoir gré à l'honorable député de l'Ain, nullement suspect d'ailleurs d'autophobie, d'avoir concilié, dans la mesure du possible, les nécessités administratives et les exigences de l'esthétique. Le numéro d'ordre en lettres blanches sur fond noir, fut plus discret qu'on n'osait l'espérer.

Toutefois, son apparition à l'avant et à l'arrière des voitures allait ouvrir une ère déplorable :

Celle des « contraventions au vol » qui firent beaucoup de victimes sans atteindre un grand nombre de coupables¹.

La contravention au vol

En quoi consiste la contravention au vol ?

Des agents voient passer une automobile qui marche à toute allure; ils prennent le numéro de la machine et quelque temps après dressent un procès-verbal contre M. *Un Tel*, propriétaire de la voiture « pincée ». Étonnement de M. *Un Tel*. Il tâche de se souvenir et le plus souvent ne se souvient pas. Peut-il se procurer des témoins ? Non. Et s'il en a, le plus souvent, ils ne seront pas écoutés. L'agent triomphe. « Il ne faut pas que l'automobile ait toujours tort », écrit Pierre Meilleraie en 1902, dans *la France automobile*. C'est malheureusement l'inverse qui a lieu.

Quelques chauffeurs se révoltent, et ils ont raison :

MM. Archdeacon, Oppenheim et Kuhlmann, poursuivis pour excès de

1. Brochant sur le tout, un député, M. Chastenot, proposa à la Chambre le vote de la loi suivante : « Tout conducteur d'un véhicule quelconque (automobile, voiture, bicyclette, etc.) qui, après un accident auquel il aura concouru par contact, aura tenté d'échapper par la fuite à la responsabilité pénale ou civile qu'il peut avoir encourue, sera puni de six jours à deux mois de prison et d'une amende de 16 à 500 francs... » MM. Henri Defert, pour le Touring-Club, et Bickart-Sée, pour l'Automobile-Club, furent chargés de soumettre au Sénat une modification à ce texte dont on comprend le danger.

vitesse (contravention dressée « au vol ») sont condamnés à la prison; ils vont en appel devant le tribunal correctionnel.

— Nous ne conduisons point, affirment-ils, nos voitures, à l'heure indiquée par les agents sur les procès-verbaux.

— Peut-être, mais les voitures vous appartenaient bien. Vous ne pouvez le nier. Et vous ne pouvez pas davantage nier que vous étiez dans les voitures au moment où les contraventions furent dressées.

— Soit, mais ce n'est point nous qui avons commis l'excès de vitesse puisque nous ne conduisons point au moment où l'on prit le matricule de notre voiture. Nous reconnaissons notre responsabilité civile au cas où vous condamneriez les auteurs des contraventions, mais nous contestons notre responsabilité au point de vue pénal; il ne nous appartient pas de fournir des armes à la police en lui désignant les contrevenants.



LA CONTRAVENTION AU VOL
LE BRIGADIER NAVETAT

L'attitude catégorique des prévenus détermina le tribunal à les acquitter. Il aurait fallu beaucoup d'initiatives de ce genre. Malheureusement, les automobilistes ont l'horreur de la discussion, surtout devant les juges, et en dépit du tempérament processif du Français, la majorité des condamnations de ce genre furent prononcées « par défaut ».

Le numéro d'ordre avait des inconvénients plus graves encore :

L'agent se trompait souvent en lisant à la hâte et se trompait d'autant mieux que le véhicule passait rapidement devant lui. Il en résulta, soit des condamnations injustifiées, soit des erreurs tellement flagrantes qu'elles tournaient à la confusion des auteurs des procès-verbaux.

Dans cet ordre d'idées, une typique aventure arriva à M. J. Pernot, président de l'Automobile-Club d'Avignon.

Le parquet de Pontoise, écrivait-il à un journal, me poursuit pour avoir écrasé le chien d'un conseiller municipal. La plainte déposée contre moi pour ce chien de conseiller est accablante. Peu s'en faut que je n'y sois traité d'assassin.

Or, ce jour-là (3 novembre), je n'ai pas bougé d'Avignon, et je puis établir mon alibi d'une indéniable façon. J'ai touché dans une banque une certaine somme pour laquelle j'ai laissé un reçu. Les livres en font foi.

Donc, je conclus, une fois de plus, que le système des numéros est aussi stupide que les gens qui appliquent ce mode de réglementation sont maladroits.

Que serait-il arrivé si ce chien avait été homme et si j'avais effectué à cette époque-là un voyage en Normandie ! J'étais coffré comme un bandit.

Il est difficile, n'est-ce pas, de donner un meilleur exemple des erreurs judiciaires !

La contravention au vol est inspirée, provoquée par l'excès de vitesse. D'accord, mais en quoi consiste l'excès de vitesse ? Et, dès lors, si l'on pose cette question, voici qu'avec la justice animée d'une aussi grande partialité dans un sens, que le chauffeur dans l'autre, chacun patauge dans l'arbitraire et l'imprécision.

Les drames parisiens dont les principaux héros sont les agents cyclistes ne sont rien à côté des tragédies qui se déroulent en province, grâce aux inénarrables arrêtés municipaux.

Les arrêtés municipaux

M. Bœgner, préfet de Seine-et-Marne, adressait en 1902 une circulaire à « messieurs les maires » de son département, leur enjoignant d'exiger seulement la vitesse de 12 kilomètres à l'heure pour les automobiles traversant les villages.

Je crois devoir vous faire remarquer, disait-il, que la vitesse de 12 kilomètres à l'heure ne saurait paraître excessive, en raison de la possibilité, pour les conducteurs, d'arrêter presque instantanément les automobiles marchant à cette allure.

Précieuse initiative d'un préfet intelligent qui aurait bien dû être imité aussitôt par tous les préfets de France ! En effet, il arrivait fréquemment qu'un touriste traversant un village à une allure de 20 kilomètres à l'heure voyait se dresser devant lui le gendarme fatal :

— On ne doit pas dépasser les 10 kilomètres prescrits par l'arrêté municipal.

Le touriste obtempérait à l'arrêté municipal et continuait sa route à l'allure réglementaire. Mais une désagréable surprise l'attendait plus loin : il traversait un second village à 10 à l'heure. Second gendarme. Seconde intervention de Pandore. Ne pas dépasser 6 à l'heure, ou si Pandore est très zélé, seconde contravention. Dès lors, le touriste se demande à chaque village si un nouveau désagrément ne le guette pas, quelle que soit l'allure de sa machine.

Il y a fagots et fagots, dit Molière. Il y a aussi maires et maires; maires intelligents dans « le train », ou mieux... dans l'automobile, qui savent exiger des automobilistes une allure raisonnable, et vieux maires des temps passés qui regrettent les diligences et, pour ce, en veulent aux jeunes modes de locomotion.

Au surplus, l'interprétation même des arrêtés municipaux est souvent sujette à caution :

Les personnes les plus honorables affirment qu'elles ont été l'objet de contraventions et de condamnations, sans avoir dépassé ni même atteint à beaucoup près l'allure permise...

disait M. G. du Laurens de la Barre, avocat à la Cour d'appel de Paris, dans le rapport qu'il fit au Congrès de Dijon en cette même année 1902, sur les lois et arrêtés touchant la circulation des automobiles. Il est bien difficile aux gendarmes ou agents spéciaux de résister au plaisir de dresser une nouvelle contravention qui leur sera utile pour leur avancement. Le plus vertueux des hommes n'est pas entièrement vertueux. Ils n'ont ensuite à leur disposition que des instruments insuffisants pour calculer la vitesse; ils sont absolument incapables de chronométrer exactement, faute d'habitude :

Et on n'a pas encore trouvé le moyen de constater la vitesse d'une voiture autrement que par le chronométrage,

ajoute M. G. du Laurens de La Barre. Aussi le distingué rapporteur émettait-il le vœu que :

La limitation de vitesse en rase campagne et même dans les agglomérations soit supprimée et qu'elle soit compensée par d'autres mesures...

Il citait à l'appui de sa thèse l'exemple de ce wattman de la Compagnie des omnibus, poursuivi pour excès de vitesse. La Compagnie demanda une expertise, disant que les agents étaient pourvus de montres d'une précision insuffisante pour le service de chronométrage qui leur était confié. L'expertise eut lieu. On décida en effet :

Que les montres en question ne possédaient pas les qualités voulues, et, de plus, chose plus grave, on découvrit que les agents avaient majoré la distance sur laquelle ils avaient chronométré; ils affirmaient que cette distance était de 475 mètres, tandis qu'elle était de 360 mètres seulement, soit une majoration de 31 p. 100. (*Tribunal correctionnel de la Seine. 11^e Chambre, 12 mai 1902.*)

La jurisprudence

Par un juste retour des choses d'ici-bas, plus la législation se montre rigoureuse et l'administration irrationnelle, plus les tribunaux apportent d'impartialité et de modération dans l'interprétation des textes.

En février, la 4^e chambre du tribunal, présidée par l'éminent M. Séré de Rivières, « bon juge s'il en est! » rendit un jugement qui fit sensation.

Une pauvre femme, Mme Ackerman réclamait 100 000 francs d'indemnité à M. H... dont la voiture automobile avait effrayé le cheval de son fils, cuirassier au 1^{er} régiment, à Versailles. Le cavalier tombé de cheval s'était tué. Or, la voiture stationnait sur le bord de la route; la simple trépidation du moteur avait effarouché la bête.

La responsabilité du chauffeur n'est point engagée, conclut le tribunal, tous les chevaux régimentaires ou autres, devant être habitués au bruit des moteurs et à la vue des automobiles.

A la même époque, la 7^e chambre du tribunal civil, présidée par M. de Saint-Prix, déclare que les chevaux circulant dans Paris devraient être dressés de telle façon, que les automobiles ne puissent les effrayer. Désormais, si un cheval prenant peur d'une automobile cause un accident, le propriétaire de l'animal est responsable. Appliquant ce principe, le tribunal condamne la *Compagnie des Petites Voitures*, à payer la somme de 3 000 francs à la famille d'un M. Latour, qui fut précisément écrasé par une de ces voitures dont le cheval s'était emballé en entendant le moteur d'une automobile.

Le cheval s'effarouche, et c'est un peu son droit, étant donnée son incurable stupidité.

Mais que penser du piéton qui ne prend pas garde aux voitures circulant sur la chaussée. Est-il chez lui partout, ce piéton? La question se posa devant les tribunaux belges, et fut judicieusement solutionnée en dernier ressort par la cour d'appel de Bruxelles.

Voici le cas :

Le docteur Bock, descendant de tramway boulevard du Hainaut, devant la place Annessens, était renversé par une automobile, et à la suite de cet accident, contractait une maladie nerveuse. D'où procès.

M^e Maurice Despret, qui plaidait pour le chauffeur, déclara :

Que les piétons devaient prendre des précautions au moins égales à celles imposées

aux conducteurs de véhicules, lorsqu'ils mettent le pied sur la voie carrossable. Si le trottoir est le domaine incontesté du piéton, la chaussée n'est que son domaine d'occasion et il doit y être particulièrement prudent.

M^e Émile de Mot, chargé des intérêts du docteur Bock, répondit :

Que les chauffeurs n'étaient que tolérés sur la voie publique avec leurs dangereuses machines ; que, bien au contraire, le piéton était chez lui partout.

La Cour admit la thèse de M^r Maurice Despret. Elle décida, en effet, qu'il fallait que le piéton prît des précautions pour éviter les véhicules et réciproquement qu'il est :

Plus facile pour un piéton d'évoluer et de se dérober aux obstacles, que pour un conducteur.

Après les chevaux, les piétons, voici les chiens :

L'aventure se passe dans les régions montagneuses qui avoisinent Bagnères-de-Luchon :

Au tournant d'un chemin étroit, un chien sort d'une ferme et vient se faire écraser sous les roues de l'automobile. Le propriétaire du chien se précipite et demande 450 francs. L'automobiliste refuse de payer cette forte somme, comme bien vous le pensez. On alla chez le commissaire. Pour en finir, le chauffeur proposa 20 francs. On ne s'entendit pas davantage. Et on alla chez le juge.

Le propriétaire de ce chien imprudent appelle à son secours trois ou quatre témoins, ou soi-disant tels, qui s'empressent d'affirmer que l'automobile allait à une trop rapide allure.

Cependant le chauffeur explique qu'en cet endroit de la route la configuration du terrain rendait tout excès de vitesse impossible. Le juge le renvoie des fins de la plainte.

Mais, à côté de ces honnêtes sentences, combien de jugements injustifiés, d'arrêts erronés !

On finit cependant par trouver que les automobilistes sont vraiment trop victimes de l'« exception » et que la réglementation qui les régit comporte de nombreuses anomalies.

M. Jusselin, conseiller municipal, a, en décembre 1904, pris l'initiative de demander à ses collègues d'interpeller sur la législation en cours, les préfets de la Seine et de la Seine-et-Oise. D'après lui, la vitesse moyenne imposée de 12 à l'heure était ou trop forte ou trop faible, selon les heures du jour, suivant que l'animation est plus ou moins intense ; les agents chargés de surveiller la circulation des automobiles étaient insuffisants, puisqu'ils ne connaissent rien, qu'ils ne savent pas dire si une

automobile marche à la première ou à la quatrième vitesse, qu'il leur fallait donc obtenir au préalable un brevet de chauffeur ! etc., etc.

Tout cela devait-il porter ses fruits ?

A coup sûr ; l'attention est derechef attirée sur les chauffeurs, et voici le Conseil général de la Seine qui en profite pour déterminer le taux des prestations applicable en 1902. Le tarif suivant est adopté.

Voiture automobile ou tracteur mécanique, une journée : 2 fr. 25.

Voiture attelée au tracteur, une journée : 2 fr. 25.

Par cheval-vapeur ou fraction de cheval-vapeur actionnant le moteur, une journée : 0 fr. 75.

Encore un petit impôt... Mais cela ne solutionne pas la question !

... Et mieux aurait valu, à l'instar des autorités de..... la Nouvelle-Zélande (où va-t-on chercher ses exemples !!!), décider que les automobiles pouvaient, comme les autres véhicules, marcher à l'allure leur convenant, aux risques et périls des conducteurs !

Cela suffisait.

Le tourisme. — L'évolution industrielle

En dépit des inconvénients administratifs, le tourisme continue à prendre une extension formidable. L'ère de la voiturette est ouverte. Elle battra son plein bientôt, lorsque renforcée, perfectionnée, rendue plus stable, ladite voiturette se confondra avec la « voiture légère » dont nous saluerons le triomphe et constaterons la prépondérance lors de Paris-Vienne.

D'autre part, la grosse voiture puissante et rapide ne cesse de séduire les amateurs de grande vitesse, quitte à leur être parfois fatale, car on ne saurait oublier, en cette année 1902, après le grave accident de M. Henry Deutsch, de la Meurthe, la catastrophe de Pacy-sur-Eure, survenue en ligne droite, mais à une vitesse de 90 kilomètres, qui coûta la vie à M. et Mme Fair, et suscita d'extraordinaires procès, relatifs aux héritages des malheureux milliardaires.

Enfin, un précieux essor est donné au véhicule industriel par l'Automobile-Club, qui substitue à son Concours de poids lourds, une épreuve réservée aux véhicules destinés à effectuer les livraisons en ville et en banlieue. Dix-huit concurrents prirent part à ce concours qui comportait une cinquantaine de kilomètres à parcourir chaque jour, dans des conditions

de régularité minutieuse. Les maisons de Dion-Bouton, Gillet-Forest et Peugeot récoltèrent des médailles d'or dans leurs catégories respectives.

Disparition du tricycle

Dans un autre ordre d'idées et conséquence industrielle, conséquence du perfectionnement de la voiture, de l'apparition de la motocyclette, le

tricycle à pétrole va disparaître.

Il souffre depuis longtemps d'une hypertrophie de moteur. L'exagération de la puissance est sa perte.

A la vérité, cet instrument de transition avait eu la plus belle carrière qu'on pouvait imaginer : du jour où la Commission technique de l'Automobile-Club en avait trouvé, à sa séance du 28 mars 1898, la définition suivante :

Est motocyclette, tout véhicule automobile, dont le poids est égal ou inférieur à 200 kilogrammes,

on s'était efforcé de transformer le tricycle en engin de course et des épreuves nombreuses avaient été créées en son honneur.

Le 12 mai 1898, à l'occasion du Critérium, le *Journal des sports* pa-



UNE DES AFFICHES DE DION-BOUTON

raissait, pour la première fois, sur « grand format ». Les courses multipliées, les succès de Léon Bollée à Étampes, ayant incité les constructeurs à constamment accroître la puissance des moteurs, il arriva qu'on établit des tricycles de 2 ch. 1/4, puis de 3, 4, 6 chevaux. On vit des 12 chevaux à deux cylindres affligés de pignons gigantesques, de telle sorte qu'il était impossible de marcher à moins de 50 kilomètres à l'heure.

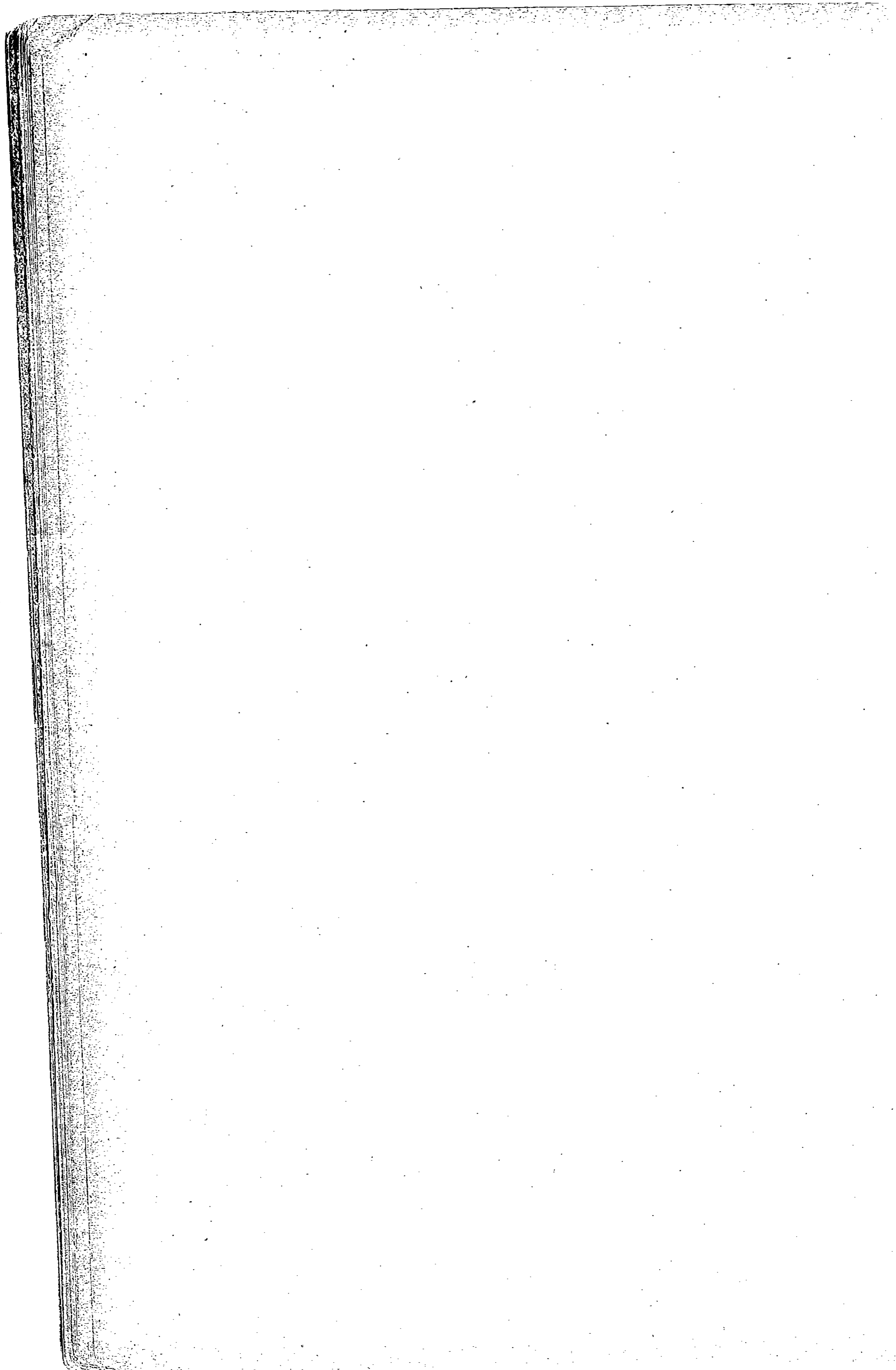
Le tricycle, transformé ou non, en quadricycle, aurait dû rester un instrument de tourisme moyen terme, entre la bicyclette et la voiture. C'était l'opinion du marquis de Dion. C'était un peu celle du public. Les con-

constructeurs ne le voulurent point. Ils tuèrent donc le motorcycle... mais ils allaient, pour le remplacer, favoriser le développement de la motocyclette.

Au Salon

On vit donc fort peu de tricycles, et pas mal de motocyclettes à ce Salon, qui s'ouvrit en décembre 1902, sous la coupole du Grand-Palais, selon l'usage désormais établi.

Nos constructeurs y exposèrent leurs plus récents modèles, et Serpollet son « Torpilleur ». Enfin, les étrangers vinrent en grand nombre, nous montrer leurs produits : Les Américains, avec les Locomobiles ; les Anglais, avec les Napier ; l'Allemagne était synthétisée par les Mercedes ; l'Italie par les Fiat, et la Belgique, pour la première fois, exposait sa nouvelle marque, Belgica.



CHAPITRE XXV

Paris-Vienne (1902). — Troisième Coupe Gordon-Bennett

En vitesse. — Les records. — Les épreuves de côtes. — Préparatifs compliqués de Paris-Vienne. — L'organisation de la course. — Les itinéraires. — Instructions, recommandations, précautions. — Paris-Bordeaux supprimé, on disputera la Coupe Gordon-Bennett au cours de Paris-Vienne. — Le départ des coureurs. — En cours de route. — A travers l'Aarberg. — Le triomphe de Marcel Renault. — L'arrivée. — La France gagne Paris-Vienne. — Edge emporte la Coupe Gordon-Bennett en Angleterre. — Le classement. — Le « Circuit » des Ardennes.

En vitesse

L'ANNÉE s'annonce mal au point de vue de la vitesse. Tout d'abord, c'est le classique meeting de Pau que le gouvernement fait interdire. Nice veut corser son programme annuel d'une grande épreuve de vitesse qui s'en ira jusqu'à Abazzia à travers le nord de l'Italie. L'idée plaît, les concurrents s'engagent en grand nombre, les prix affluent. La course promet d'être sensationnelle, mais voici que les pouvoirs publics interviennent encore ; défense de faire de la vitesse en France. Ceci n'arrête pas les organisateurs. Les concurrents se rendront « en touristes » jusqu'à la frontière, voilà tout... On est prêt ; les instructions données ; les compétiteurs à leurs rangs, lorsque soudain arrive d'Italie l'information suivante : le ministère de l'intérieur interdit Nice-Abazzia ! Et l'on impute, non à tort, cette coercitive décision à l'imprudence de certains concurrents qui, sous prétexte d'entraînement, ont occasionné de graves accidents sur le parcours. C'en est fait de l'épreuve.

La course de côte de la Turbie, néanmoins se dispute. Elle est gagnée par Stead sur Mercedes 40 chevaux, en 16 m. 37 s. 3/5, victoire à laquelle les pneus Continental ne sont pas étrangers.

La course du mille n'était ouverte qu'aux concurrents de la Turbie. Osmont fit la meilleure vitesse avec son tri de Dion-Bouton, soit

109 km. 090. Mais l'événement sensationnel du meeting fut la victoire de Serpollet gagnant, pour la seconde fois, la Coupe de Rothschild.

Serpollet couvrit le kilomètre lancé en 29 m. 4/5, soit à une allure de 120 km. 420 à l'heure. C'était fantastique. Lui-même ne se douta de l'importance de cette performance que, lorsqu'au retour, il entendit Stead lui crier, dans son enthousiasme de fanatique de la vitesse :

Twenty-nine Master Serpollet!! Twenty-nine!! Léon Serpollet décrit ainsi ses sensations à 120 à l'heure :

Des tribunes, du public, de tout ce qui bordait ma route, je n'ai rien vu. J'ai senti, en abordant le kilomètre, quand j'ai ouvert ma pompe auxiliaire, quelque chose d'effrayant me pousser comme si je sortais de la bouche d'un canon. J'ai donné un coup d'œil à mon manomètre qui indiquait alors cinquante-trois atmosphères, un coup d'œil à la route qui tourne deux fois, puis j'étais déjà devant le contrôle. C'était fini je n'avais plus qu'à freiner. Heureusement, on m'avait donné près d'un kilomètre de champ pour m'arrêter !

Gagnant de la Coupe de Rothschild, Serpollet enleva encore brillamment la Coupe de Caters qui se disputait pour la première fois en côte de la Turbie, départ arrêté, justifiant ainsi les excellentes qualités de démarrage de son véhicule... historique.

Historique en effet : la voiture Gardner-Serpollet développait théoriquement 20 chevaux. Le moteur comportait un cylindre à simple effet; alésage, 75 millimètres; course, 90 millimètres et faisait mille deux cent vingt tours à la minute.

Le véhicule, à l'avant allongé, affectait la forme ovoïde. Il était monté sur pneus Michelin de 90 de section et muni d'une carrosserie aluminium. Un Anglais l'acheta 50 000 francs! On l'avait baptisé l'*Oeuf de Pâques*...

Les records

En raison des interdictions successives qui entravent la libre pratique des grandes vitesses sur les routes de France, les courses de côte, les records du kilomètre et du mille prennent plus d'importance. Les constructeurs envoient de puissants véhicules monter Laffrey, alors que l'année précédente de simples touristes s'étaient mesurés sur la superbe côte dauphinoise.

Le *Midi sportif* fait gravir à vingt-sept concurrents la rampe des Plâtrières, à Aix, en Provence. Nos voisins les Anglais louent les terrains

en bordure de la mer, à Bexhill, non loin d'Hastings, et font disputer, sur cette piste privée, la première course de vitesse qu'on ait jamais vue en Angleterre. *L'Œuf de Pâques* de Serpollet gagne aisément. On veut recommencer, à quelques jours de là, les courses sur cette piste. Hélas, les autorités interviennent... et interdisent! On décide d'aller courir à Welbeck. C'est loin pour des Français. Ils viennent quatre, et l'Anglais Jarrott fait le meilleur temps, mais avec une Panhard-Levassor des plus parisiennes cependant.

Plus heureux, le journal *la Stampa sportiva* peut organiser sans troubles la course de côte du mont Cenis. Une jeune marque italienne, *Fabrica italiano di automoviles Torino*, s'y révélait : la 24 chevaux Fiat, pilotée par Lancia, atteignait le haut du col (23 km.) en 30 m. 10 s. 2/5.

Mais voici que M. Vanderbilt, sur Mors, entre les bornes 38 et 37, de la route d'Ablis à Saint-Arnoult, s'avise de battre le record de Serpollet, couvrant le kilomètre lancé en 29 s. 2/5, ce qui représente 122 km. 477 à l'heure, le record du monde, triomphe auquel le pneu Continental était associé.

Cependant on allait voir mieux encore. En effet, le 26 août, à Deauville, tandis que se disputait le kilomètre-record, organisé par *l'Auto-Vélo*, des moyennes inimaginables étaient accomplies. Non seulement Le Blon, sur une nouvelle voiture Serpollet : *la Baleine*, atteignait le 132 à l'heure, mais, devant lui, se classaient Chauchard sur Panhard-Levassor (135 km. 338), surtout Gabriel avec voiture Mors de 60 chevaux, qui faisait une moyenne de 136 km. 350.

La course de pure vitesse sur parcours réduit est décidément un spectacle attrayant. De tous côtés on en organise. A Paris, dans les quarante-huit heures, l'actif *Auto-Vélo* prépare, pour distraire le schah de Perse, le kilomètre à Longchamp. Serpollet, fournisseur attitré du souverain asiatique, triomphe. C'était son devoir, presque son droit.



Les épreuves de côtes

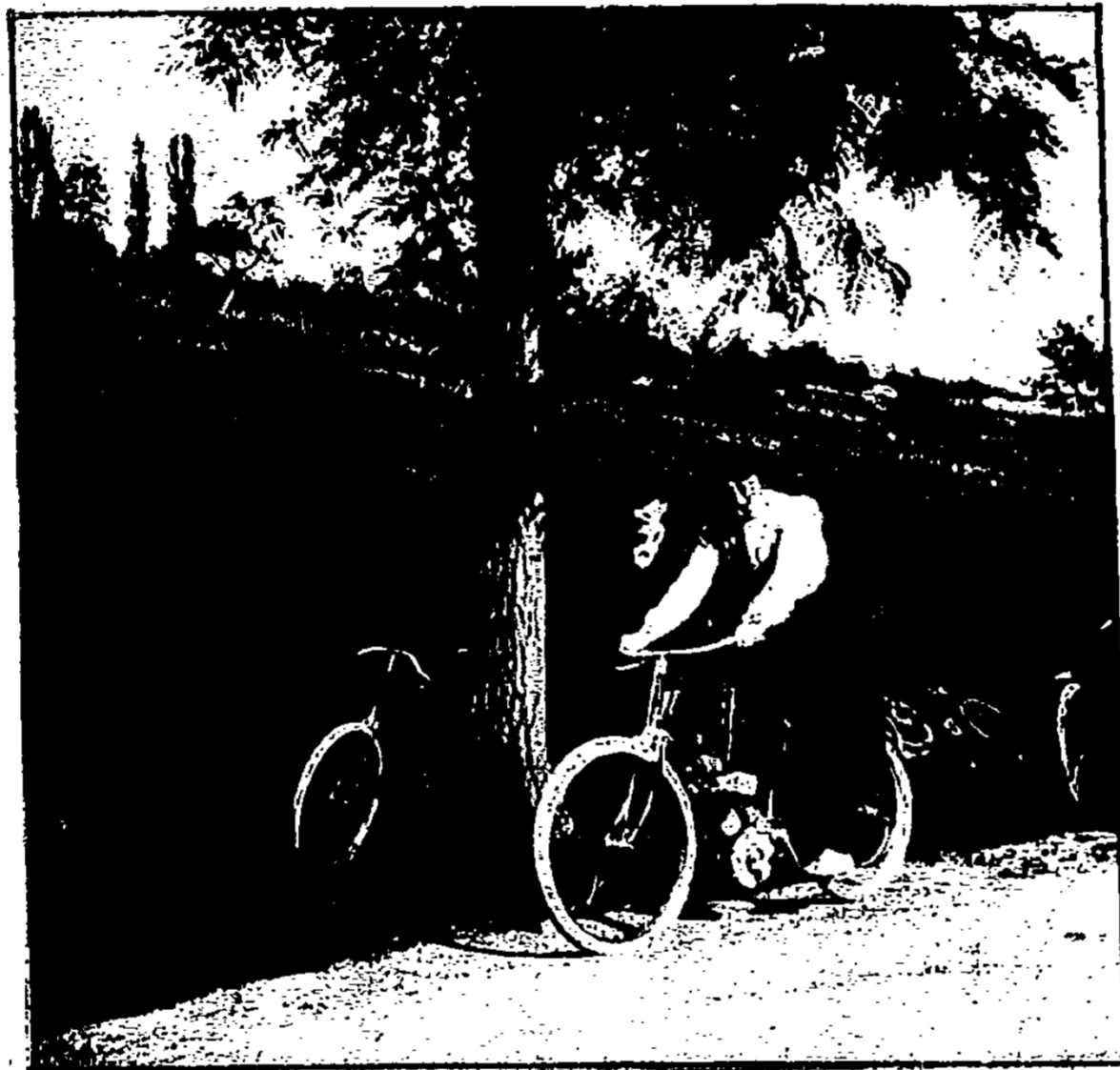
Au cours du meeting de Provence, l'Automobile-Club d'Avignon crée la course... pardon, *l'excursion* du mont Ventoux... comme dit le règlement. Un « excursionniste » gravit les 1 900 mètres d'altitude par une route longue de 22 kilomètres, en 27 m. 17 s. C'était M. Chauchard qui

« excursionnait » avec une Panhard-Levassor de... 70 chevaux.

Entre temps, les 10 kilomètres du Semmering, en Autriche, sont grimpés en 10 m. 37 s. par Werner sur Mercedes (pneus Continental).

Croit-on qu'après cette débauche de côtes gravies à toutes allures, il ne nous reste plus en fin d'année que le classique Gaillon, organisé par *le Vélo*? Profonde erreur.

L'Auto-Vélo imagine le Championnat



UNE MOTOCYCLISTE A GAILLON : M^{me} JOLLIVET

de la côte, combinant Château-Thierry et Gaillon. A Château-Thierry, il convoque quatre-vingt-douze coureurs sur la côte des Chesnaux, pour le dimanche 28 septembre, soit huit jours après la course de Gaillon du *Vélo*, montée à 88 kilomètres à l'heure par Le Blon (Serpellet); une Mors de 60 HP., pilotée par Gabriel, gagne Château-Thierry sur pneus Michelin.

L'Auto-Vélo veut avoir aussi sa course de Gaillon. Nous aurons donc deux Gaillon... Trois! en fait, car lorsque les concurrents et organisateurs se présentent à la date indiquée, au pied de la côte, la gendarmerie leur fait « assavoir » que l'épreuve est interdite.

Il n'y avait aucune raison d'agir ainsi et de défendre ce qu'on avait

autorisé les années précédentes, huit jours même auparavant, et l'on vit, dans ce procédé, l'expression d'une certaine partialité du préfet de l'Eure, disposé à faire un « distinguo » entre les divers journaux sportifs, organisateurs d'épreuves.

L'Auto-Vélo ne voulait point en rester là ; son directeur, Henri Desgrange, MM. Léon Serpollet, Gobron et du Bourg, conseillés par M. Edgard Combes, fils du ministre de l'intérieur, allèrent solliciter du préfet de l'Eure une autorisation en bonne et due forme. M. Beverini-Vico se décida à accorder l'autorisation, non pas au jeune et prospère journal, mais à M. Serpollet en personne, sous sa seule et entière responsabilité.

Au fond, cela revenait au même. Et Serpollet après avoir été à la peine fut aussi à l'honneur, puisque c'est à l'une de ses voitures, menées par Le Blon, que revint la victoire, en trente-six secondes à une allure de 100 kilomètres à l'heure, toujours sur pneus Michelin !

Nous en avons fini avec les principales épreuves de vitesse pure et les courses de côte les mieux réputées.

Passons à Paris-Vienne et aux deux autres grandes manifestations de l'année : le Circuit des Ardennes et... Paris-Bordeaux qui n'eut pas lieu.

Préparatifs compliqués de Paris-Vienne

Une simple... une double question se posait à propos de Paris-Vienne, la grande épreuve internationale de l'année. Serait-elle possible et, non seulement les pays étrangers, mais encore le gouvernement français, autoriseraient-ils l'épreuve ? D'autre part, qu'advierait-il des courses concomitantes, Paris-Bordeaux et la Coupe Gordon-Bennett ?

Paris-Vienne s'élabora au début sous les plus mauvais auspices. La presse, les pouvoirs publics desservaient sa cause. Les racontars allaient leur train ; les fausses nouvelles, bonnes ou fâcheuses, intervenaient, influençant diversement le public. Seuls, les organisateurs conservaient au milieu de cette agitation une sérénité parfaite. L'ère des récriminations étrangères avait été ouverte dès le 12 novembre 1901, par le *Neus Wiener Tagblatt*, qui, évidemment inspiré, déplorait amèrement que l'Automobile-Club de France ait pris à lui seul l'initiative d'une course en Autriche, et écrivait ceci :

L'Automobile-Club autrichien est, en Autriche, ce qu'est l'Automobile-Club de France en France. L'un et l'autre organisent des courses sur les mêmes principes, car pour

que Paris-Vienne ait lieu, il convient d'obtenir l'assentiment de l'Automobile-Club autrichien qui ne l'accordera pas tant que les concurrents autrichiens et allemands resteront handicapés, les Français ayant pris la meilleure place.

On invite des gens à un grand dîner et lorsque les invités arrivent, ils s'aperçoivent que les organisateurs ont laissé entrer par une porte de derrière leurs bons amis qui occupent déjà les meilleures places. Il ne saurait en être ainsi.

La commission sportive, sans se laisser émouvoir, élaborait pendant ce temps le règlement de l'épreuve, qui apportait d'importants changements aux dispositions ordinaires des courses de vitesse.

Tout d'abord, on introduisait dans la réglementation de la course internationale, l'article 9 du règlement général des courses de l'Automobile-Club, prescrivant la répartition des véhicules en diverses catégories différenciées par le poids. En outre, le régime des parcs était particulièrement sévère : aux termes de l'article 5, sitôt la voiture garée, elle était séparée de son conducteur.

La question de l'ordre des engagements soulevée par le *Neus Wiener Tagblatt* avait évidemment son importance. Il ne s'agissait pas pour nous, de nous tailler la part du lion, mais bien d'égaliser, dans une équitable proportion, les chances des divers compétiteurs.

La commission sportive prit une sage décision : à sa séance du 17 février, elle procéda au tirage au sort de l'ordre des départs, en présence de MM. Comte Herberstein, attaché militaire de l'ambassade d'Autriche, délégué officiel de l'Automobile-Club autrichien; René de Knyff, président de la commission sportive; baron de Zuylen, président de l'Automobile-Club; Horace Huet, commissaire général; Loysel et Giraud.

Comme il y avait cent dix-sept concurrents d'inscrits à cette époque, dont cent sept français et dix engagés par l'intermédiaire de l'A. C. d'Autriche, on mélangea dans un sac, cent sept billes bleues et dix billes jaunes et M. le comte Herberstein procéda au tirage au sort, ainsi qu'il résulte du procès-verbal, dont nous extrayons le passage suivant :

L'Automobile-Club d'Autriche ayant reçu dix engagements et l'Automobile-Club de France cent sept dans les délais prévus à l'article 9 du règlement de la course, dix billes jaunes et cent sept, billes bleues furent introduites et mélangées dans un sac tenu par M. Horace Huet. M. le comte Herberstein sortit une à une les 117 billes en indiquant chaque fois la couleur et M. le chevalier René de Knyff inscrivit successivement sur une liste portant les numéros 1, 2, 3, etc., jusqu'à 117 inclus, la couleur de la bille sortie.

Il résulte de ce tirage que les numéros revenant aux dix billes jaunes sont les suivants : 11, 30, 34, 37, 48, 49, 62, 78, 92 et 99.

L'organisation de la course

A la vérité, il ne s'agit encore que de très simples formalités; c'est de l'organisation qui se fait du fond d'un bureau, sans difficultés, mais nous allons entrer dans la période active, compliquée de mille détails inévitables, aggravée de la traversée de trois, voire même quatre pays, et subordonnée à des autorisations, tantôt accordées, tantôt retirées, délivrées sous diverses réserves, sujettes à de nombreuses modifications, tant et si bien que trois semaines avant la longue épreuve, organisateurs et concurrents ignoraient encore si l'épreuve aurait lieu.

Les pires hésitations surgissant de tous côtés entravaient l'action des gens, par hasard décidés.

Il faut cependant reconnaître que, dès les premiers pourparlers, le gouvernement autrichien s'était montré favorable — et nettement — à l'épreuve. Celle-ci avait été autorisée officiellement en Autriche, bien avant de l'être en France. L'initiative des clubs et sportsmen locaux, promettait une série de manifestations grandioses en l'honneur des automobilistes venant de France. Sur l'instigation délicate de M. Haamesen, les Viennoises fondaient, par souscription, le prix des Dames, à décerner aux vainqueurs, et M. Moser, commissaire du gouvernement autrichien, conviait d'avance les touristes à faire une excursion en Bosnie-Herzégovine, dont il assumait la responsabilité en matière d'organisation.

Par contre, la situation apparaissait moins nette du côté de la Suisse. L'Automobile-Club de Suisse avait bien accepté d'organiser le passage des voitures sur le territoire helvétique, mais à la condition que toute vitesse serait interdite et le parcours neutralisé.

Il fut décidé que les touristes seuls emprunteraient l'itinéraire suisse et que les coureurs passeraient par la Bavière.



COMTE PORCTING
(La France automobile)

Mais voici qu'au mois de mars, de mauvaises nouvelles parviennent de Bavière. Il serait question de n'autoriser aucune vitesse dans ce pays.

Tout va décidément de mal en pis. Paris-Bordeaux semble un projet abandonné; la plupart des intéressés se préparent à faire leur deuil de Paris-Vienne; pour comble de malheur, on ne peut avoir l'avis du gouvernement, pour cette bonne raison que nous n'avons pas de gouverne-

ment!... Il est démissionnaire.

Malgré cela, la commission sportive de l'Automobile-Club se préoccupe imperturbablement de l'organisation de la grande épreuve internationale.

Les itinéraires

Et ce n'est pas une petite affaire, que la préparation d'une telle course.

Le règlement a déjà

paru; les engagements sont reçus jusqu'au 15 février. Entre temps, la Commission a interdit la mise en circulation sur l'itinéraire des voitures de secours.

Celui-ci a, au surplus, été définitivement arrêté. Il emprunte la traversée de la Suisse septentrionale, mais cette partie du parcours sera neutralisée.

Les coureurs se rendront donc :

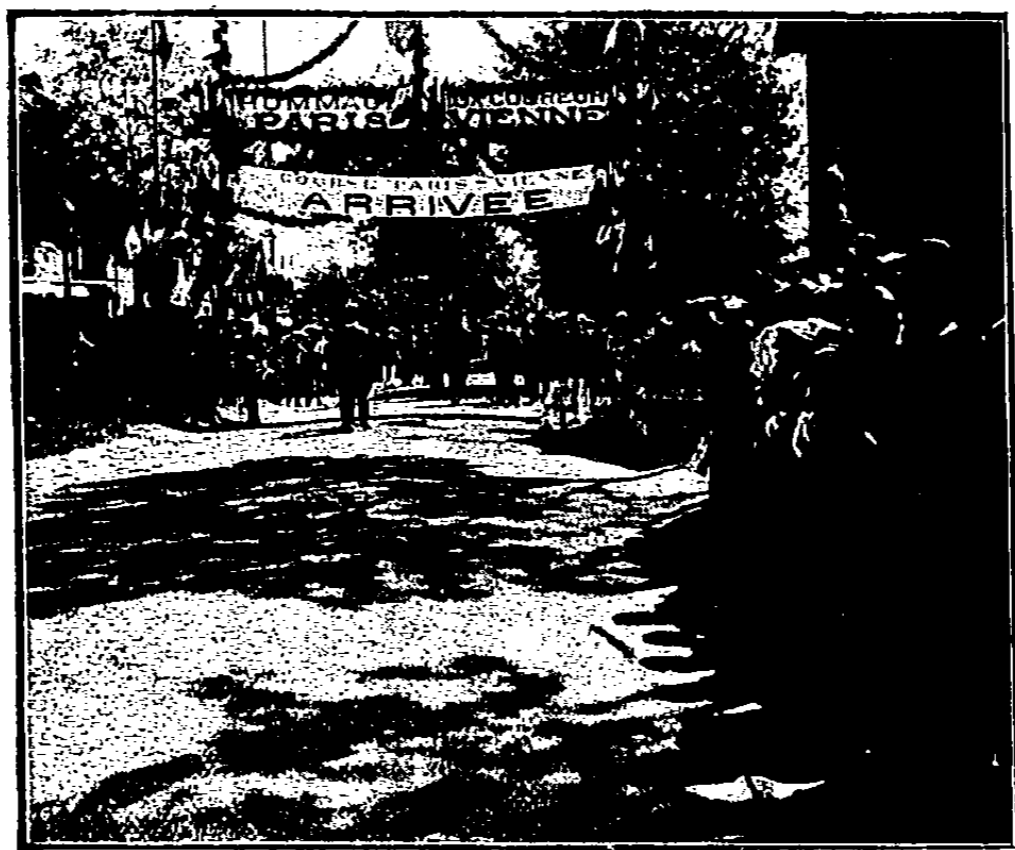
En vitesse, de Paris à Belfort par Provins, Troyes, Chaumont, Langres et Lure (415 km., 1^{re} journée).

En touristes, de Belfort à Bregenz par Bâle, Zurich et Rorschach (347 km., 2^e journée).

En vitesse, de Bregenz à Salzbourg par Feldkierch, Landeck, Innsbruck, Reichenhall (337 km., 3^e journée.)

En vitesse, de Salzbourg à Vienne, par Vocklabruck, Linz, Melk (335 km., 4^e journée).

La neutralisation en Suisse, consiste à arrêter les concurrents dans six



LE CONTROLE DE BELFORT

des principales villes, comme s'il s'agissait chaque fois d'une neutralisation distincte avec temps fixé.

Par un sentiment de délicatesse compréhensible, on évite l'Alsace ; en échange, il s'agira de gravir le mont Terrible. Mais ce ne sera qu'un entraînement, pour, à la sortie de Bregenz, aborder l'Aarlberg, où la route monte pendant 65 kilomètres, jusqu'au point culminant, soit 1 800 mètres.

Pour les touristes, un autre itinéraire a été imaginé. Ces promeneurs internationaux se rendront donc de Paris à Vienne par Melun, Auxerre, Dijon, Pontarlier, Berne, Lucerne, Ragatz, Feldkirch, Innsbruck, Delberch, Klagenfurt, Marburg, Bruck et Semmering... Tous ces beaux projets, sous la réserve de l'autorisation gouvernementale française, qui seule fait désormais défaut.

Instructions. — Recommandations. — Précautions

Elle arrive enfin, et cela, trois semaines avant l'épreuve.

Alors, c'est dans un élan formidable d'ardeur et d'entrain, que tous les intéressés concourent à parachever l'œuvre entreprise avec hésitation.

La Commission sportive, qui n'attendait que le bienheureux arrêté ministériel, pour confirmer ses instructions aux nombreux groupements dépendant de son omnipotence en l'espèce, fait des prodiges de rapidité pour tout mener à bien.

Ce sont d'abord les indications fournies aux chronométrateurs, dont le travail sera important et considérable.

Servez-vous, leur dit-on, de montres pourvues de bonnes « trotteuses », n'arrêtez jamais la trotteuse des secondes, soyez d'accord, dans toute ville neutralisée avec votre collègue, réglez au préalable vos montres ensemble et trouvez-vous à votre poste un quart d'heure avant l'horaire déterminé.

Les chefs de contrôle reçoivent d'ailleurs, avec divers documents, une lettre ainsi conçue, du commissaire général de l'épreuve.

Monsieur,

Je vous envoie ci-inclus les noms et numéros des coureurs devant participer à la course. Elle est à peu près définitive et vous aidera pour votre contrôle. Vous trouverez également une liste de toutes les villes neutralisées sur le parcours français, avec le nombre de minutes que doit durer chaque neutralisation.

Une autre liste vous indiquera à partir de quelle heure et jusqu'à quelle heure doivent fonctionner les contrôles ainsi que toutes les mesures de précaution que je vous ai signalées.

Veillez être assez aimable pour étudier avec soin toutes les pièces que j'ai eu l'honneur de vous envoyer et nous aider de cette façon à la réussite complète de l'épreuve à laquelle vous voulez bien collaborer.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments distingués.

Le Commissaire général.

D'autre part, les plus grandes précautions vont être prises pour l'observation des règles relatives à la traversée des villes.

Le commissaire général se met en rapport avec les maires des localités où l'on passe à une allure ralentie.

Voici ce qu'il recommande :

AUTOMOBILE-CLUB DE FRANCE

SOCIÉTÉ D'ENCOURAGEMENT

6, place de la Concorde.

Monsieur le Maire,

La traversée de votre ville, par les véhicules automobiles de la course Paris-Vienne, devant se faire à une allure ralentie, aux termes de l'arrêté ministériel du 18 juin, j'ai l'honneur de vous adresser par colis postal, *deux drapeaux bleus et deux drapeaux blancs et bleus*, en vous priant de vouloir bien charger deux personnes du service de ces signaux.

Il faudra placer à l'entrée de la ville et à poste fixe, *un drapeau bleu* bien en vue et au même endroit, un homme qui devra agiter *l'autre drapeau bleu*, chaque fois qu'il verra venir une voiture. A la sortie de la ville, il faudra placer également à poste fixe, *le drapeau bleu et blanc* et placer un homme chargé d'agiter le *second drapeau bleu et blanc* au passage de chaque coureur. Je vous serai obligé de faire surveiller l'exécution de ces prescriptions qui sont imposées par le ministre de l'intérieur et dont l'inobservation pourrait avoir de graves inconvénients.

Je vous serai reconnaissant, Monsieur le maire, de vouloir bien m'accuser réception de cette lettre et du colis contenant les *drapeaux*.

Avec tous mes remerciements anticipés, veuillez agréer, monsieur le Maire, l'expression de ma considération distinguée.

Le Commissaire général.

D'autre part, la route française est jalonnée d'un bout à l'autre.

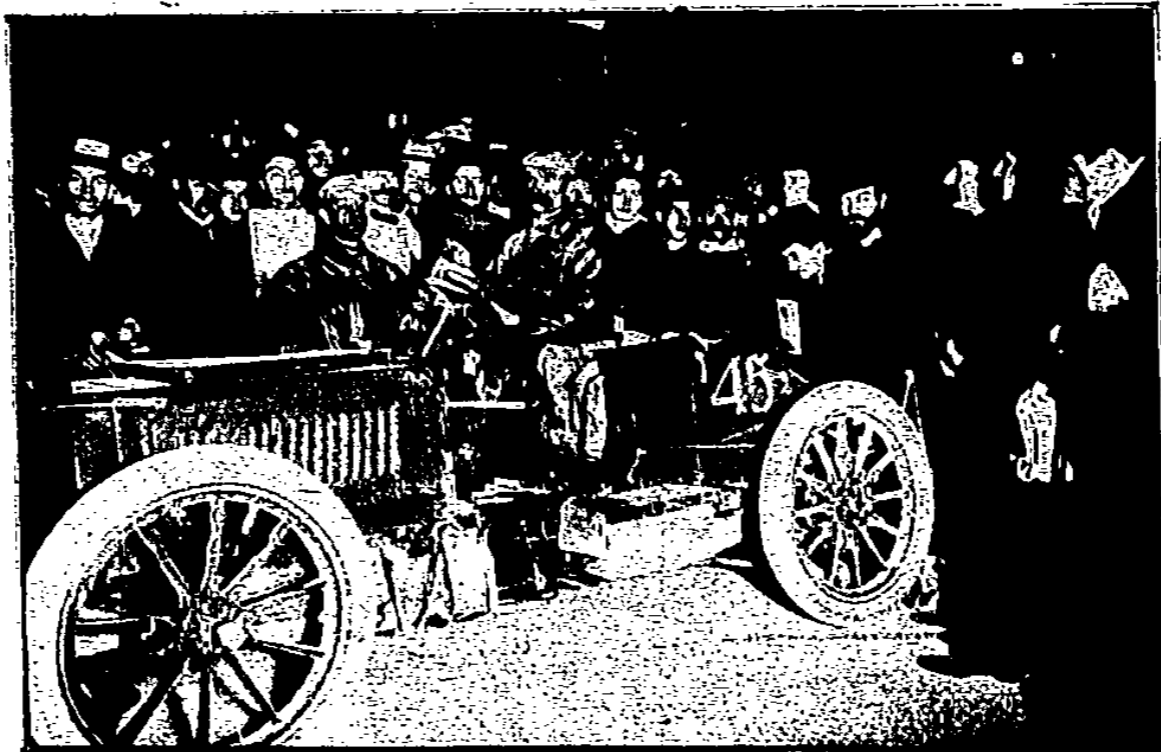
Des affiches triangulaires « rouges » de direction, ont pour but de signaler aux coureurs l'itinéraire de la course. Elles sont posées aux points du parcours et dans les traversées qui peuvent donner lieu à une hésitation, par exemple, les bifurcations. Naturellement elles doivent être placées de telle manière que la pointe soit tournée vers la direction à suivre.

De plus, d'autres affiches taillées en forme de flèche indiquent les passages difficiles et sont orientées la pointe vers Belfort.

A chaque contrôle un drapeau *jaune* (signal de l'arrêt absolu) informe le concurrent de ce qu'il doit faire.

A tous les passages à niveau, un drapeau bleu sera agité si la barrière est ouverte, pour engager le coureur à ralentir; si elle est fermée, on lui fera voir le drapeau jaune.

Des itinéraires, des plans, des cartes sont tenus à la disposition des concurrents; chacun a reçu ses instructions. L'Automobile-Club, soucieux de garantir les constructeurs contre les recours de tiers en cas d'incendie dans les parcs fermés, a souscrit une assurance de 1 700 000 francs, moyennant une prime de 1 000 francs, assurance valable pendant quarante-huit heures à Belfort.



EDGE SUR VOITURE NAPIER

Enfin, après mille difficultés, en partie suscitées par les compagnies de chemin de fer suisses, on parvient à former deux trains de luxe spéciaux pour suivre les épreuves, et dont l'un est dû à l'initiative de la maison Michelin.

Paris-Bordeaux supprimé, on disputera la Coupe

Gordon-Bennett au cours de Paris-Vienne

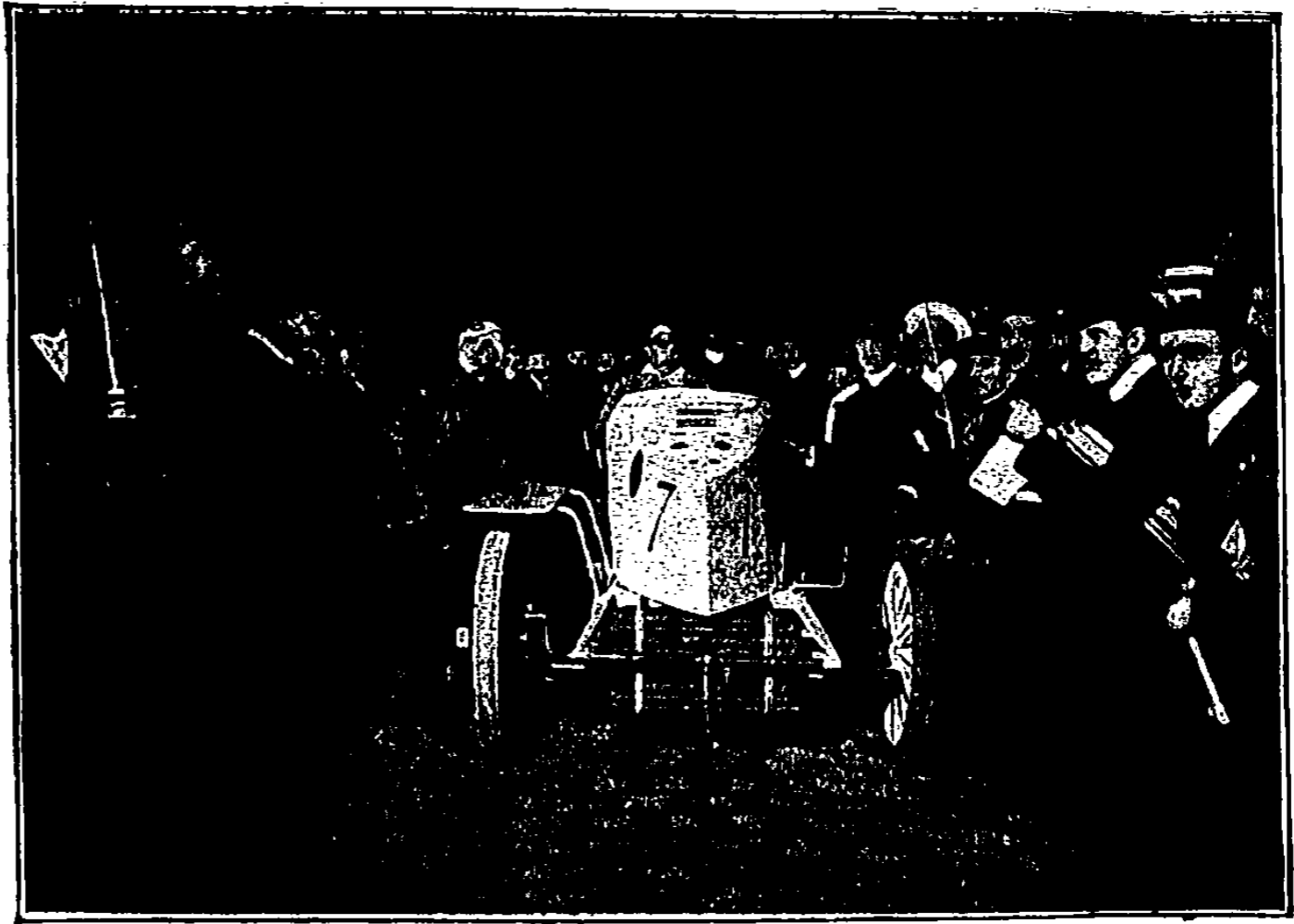
Les sportsmen avaient définitivement fait leur deuil du classique Paris-Bordeaux, l'une des plus intéressantes épreuves existant peut-être, mais qu'il avait bien fallu sacrifier à la « réclame » qui résulterait évidemment de la course internationale.

Toutefois, la disparition de Paris-Bordeaux compliquait la situation au point de vue de la Coupe Gordon-Bennett. Où et comment allait-on disputer cette épreuve, d'une importance relative sans doute, mais qu'il convenait de ne pas laisser tomber en désuétude.

L'Angleterre avait seule relevé le défi : au surplus, cette année-là, en 1902, l'Allemagne nous boude : Benz et Mercédès semblent n'intervenir

qu'à regret dans Paris-Vienne. La presse allemande récriminera à l'issue de l'épreuve à propos du classement.

Or, pour en revenir à la Coupe Gordon-Bennett, les intéressés s'étaient arrêtés à une solution assez bizarre. L'épreuve allait se disputer en même temps que la course, sur le parcours Paris-Innsbruck, soit sur 929 kilomètres effectifs dont 617 kilomètres en vitesse.



H. FOURNIER SUR MORS

Girardot (Panhard-Levassor), H. Fournier (Mors), René de Knyff (Panhard-Levassor) représentaient la France.

L'Angleterre avait choisi pour piloter ses voitures nationales : MM. Graham White, Herbert Austin et Arthur Callan, mais, au dernier moment ce trio déclarait forfait et alors apparaissait à sa place, seul défenseur des couleurs anglaises, S. F. Edge avec une voiture Napier.

D'autre part, l'attrait de Paris-Vienne se corsait d'un classement spécial réservé aux voitures marchant à l'alcool et doté d'une Coupe par M. le prince Pierre d'Arenberg.

Le départ des coureurs

Au lendemain du départ des touristes, on voit s'aligner devant le star-

ter, à la classique Fourche de Champigny, le nombre colossal de deux cent dix-huit concurrents.

Et encore le retard apporté à l'autorisation de Paris-Vienne a-t-il empêché certains constructeurs d'engager autant de voitures qu'ils le voulaient.

C'est ainsi que la nouvelle marque Charron-Girardot-Voigt n'a que deux voitures en ligne; Mors est à peine prêt; de même Panhard-Levassor. Serpollet n'a qu'un seul de ses «œufs de Pâques» sur la route et la maison de Dietrich qui vient d'acquérir, deux mois auparavant, la licence Turcat-Méry, se trouve dans l'impossibilité de participer à l'épreuve avec ces voitures.

Que dit-on, par contre, des concurrents présents et des diverses catégories dans lesquelles ils sont répartis. Nombreuses ces dernières :



ARRIVÉE DE M. DE KNYFF A BELFORT

Voitures de 600 à 1 000 kilogrammes; voitures légères de 400 à 650 kilogrammes, voiturettes au-dessous de 400 kilogrammes; motocycles au-dessous de 250 kilogrammes et motocyclettes au-dessous de 50 kilogrammes.

La limite de poids a contraint les constructeurs à faire des prodiges : certains sont arrivés à fabriquer des moteurs légers qui atteignent à peine 4 kilogrammes par cheval.

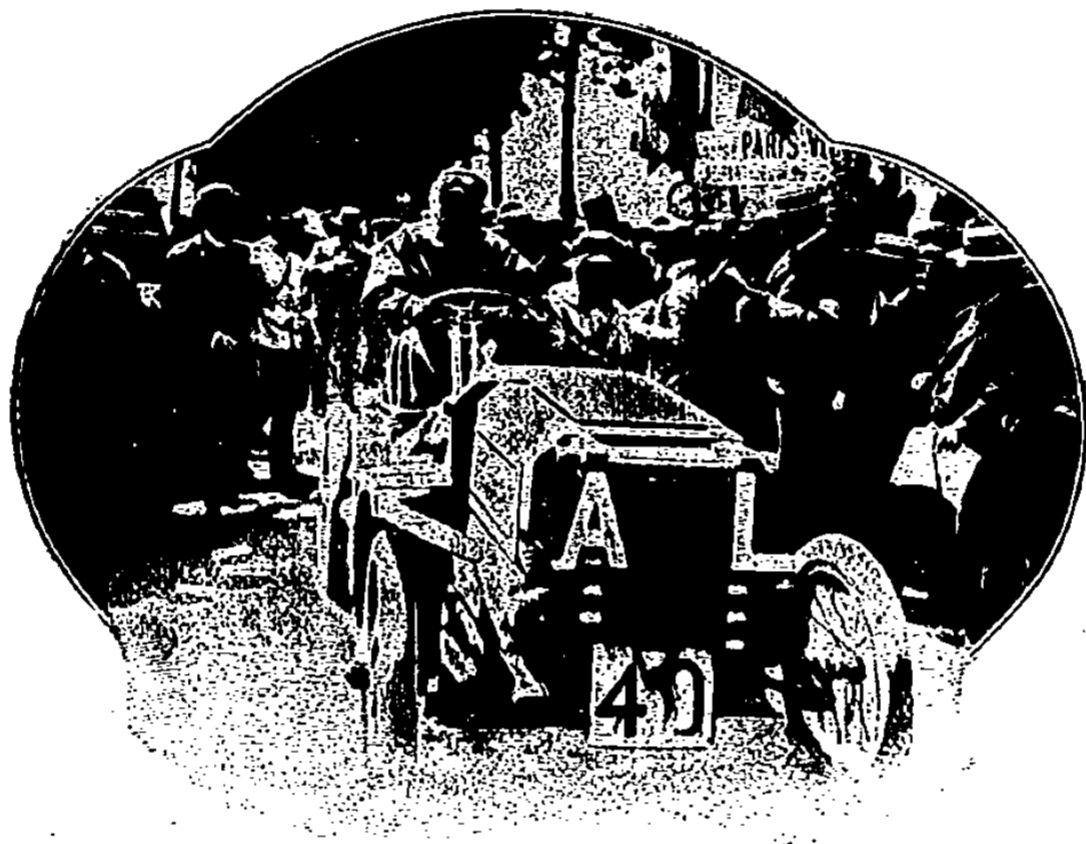
Les Panhard-Levassor de 70 chevaux n'ont plus de faux châssis, le moteur est fixé au châssis lui-même par quatre boulons. Autour des quatre cylindres indépendants, l'eau circule, maintenue par une chemise épaisse de 1 millimètre à peine.

Les célèbres Mors révèlent, par leur construction fort soignée, les prodiges de hardiesse qu'ont osés leurs auteurs. Les Peugeot reparaissent sur la scène sportive et les de Dietrich, à défaut de véhicules de course, ont

engagé leurs grosses voitures de tourisme, ce qui n'est pas un mauvais calcul.

L'équipe Darracq est nombreuse dans les voitures légères; voici aussi quelques Renault frères, montées par Louis, Marcel Renault et Louvet, Grus, l'un des plus actifs collaborateurs des Renault, sportsman distingué qui allait d'ailleurs finir le parcours second dans sa catégorie, Oury, Cormier, Lamy...

De La Touloubre, pseudonyme qui cache un officier d'artillerie fort accoutumé à la conduite des engins de vitesse, Mestayer et Théry mènent les Decauville avec Ullman et Marot.



BARAS A BELFORT

Les de Dion-Bouton sont seuls dans la catégorie des motocycles... quant aux motocyclettes, à peine peut-on y croire, tant apparaissent audacieuses les prétentions de leurs conducteurs, de couvrir les 1 500 kilomètres qui séparent Paris de Vienne! Et c'est encore

Michelin qui fournit les pneumatiques à tous ces concurrents.

En cours de route. — A travers l'Aarlborg

Le départ a lieu, par un temps superbe, à l'aube du 28 juin.

La première étape Paris-Belfort est la seule qui soit véritablement parcourue en vitesse. M. de Knyff l'effectue en 4 h. 16 m. 30 s. $\frac{3}{5}$, soit à une vitesse moyenne de 90 kilomètres à l'heure. Il arrive premier et gagne la Coupe d'Arenberg, car son moteur est alimenté à l'alcool.

Les routes sont bonnes et propices aux belles vitesses : mais une malchance inouïe s'attache aux voitures Mors; l'une après l'autre, elles sont hors de course. Le coureur Fournier, grand favori de l'épreuve, est obligé d'abandonner la lutte au moment où il dépassait le « rapide » spécial qui

menait de Paris à Vienne les touristes soucieux de leur confort et désireux d'arriver jusqu'au bout.

C'est donc la maison Panhard-Levassor qui gagne superbement Paris-Belfort. Ses coureurs : de Knyff, H. Farman, Jarrott, M. Farman, Teste, prennent, dans l'ordre, les cinq premières places de leur catégorie comme du classement général puisque Edmond, Rigoly, Louis Renault, les trois vainqueurs des voiturettes légères n'arrivent qu'après, suivis eux-mêmes



H. FARMAN A BREGENZ

d'assez loin par Oury, Bardeau et Bucquet, gagnants respectifs des voiturettes, motocycles et motocyclettes.

Le lendemain, en dépit du parcours neutralisé, les coureurs partaient l'un derrière l'autre, à intervalles de deux en deux minutes.

La route, admirablement surveillée, n'est pas encore trop mauvaise ; on effectue ce parcours sans incidents notables, exception faite pour les nombreuses réclamations relatives aux nombreuses neutralisations imposées.

Par contre, la journée Bregenz-Salzburg, comporte des aventures de toutes sortes ; c'est qu'il s'agit de traverser le terrible Aarlberg et de reprendre aussi les allures de bolides... La course de vitesse recommence en effet.

Cette étape est effrayante ; lancés à 30 secondes d'intervalle, les concu-

rents se précipitent à l'assaut de la chaîne de montagne qui, dans sa partie la plus dure comporte une rampe de 15 à 16 p. 100.

Teste, de Knyff font de belles moyennes à la montée. Il s'agit, pour ce dernier, de gagner la Coupe Gordon-Bennett. Ses deux co-équipiers étant éliminés, il reste seul en présence du concurrent anglais, Edge, mais avec une bonne avance cependant, car de Knyff a effectué Paris-Belfort en 4 h. 16 m. 30 s. $\frac{2}{5}$, tandis qu'Edge a mis 6 h. 3 m. 28 s. $\frac{4}{5}$ pour faire le même parcours.

De Knyff a presque fini : il est à 30 kilomètres d'Innsbruck; Edge, raconte-t-on, a chaviré dans un fossé.

Hélas! la panne irrémédiable immobilise le champion français et Edge sorti de son fossé grâce aux bras vigoureux d'une trentaine de paysans, témoins de l'accident, le dépasse et parvient au but, couvrant la distance totale de la Coupe en 10 h. 41 m. 58 s. $\frac{4}{5}$.

Reste à savoir si on admettra cette victoire plus ou moins régulière?

Entre temps, des drames se déroulent dans l'Aarlborg.

Si la montée contraint les concurrents à des efforts surhumains, comme Gasté qui, pour alléger sa voiture, débarque tous ses accessoires, pousse à la roue jusqu'au point culminant et revient ensuite à pied chercher pneumatiques, essences, graisses et... fragments détachés de la carrosserie, la descente manque d'être une véritable course à l'abîme.

Le concurrent autrichien Max, culbute dans un précipice au fond duquel se brise sa voiture, tandis que lui-même, par un hasard miraculeux, est retenu par une balustrade entre ciel et terre, échappant ainsi à une mort certaine.

Derny, à motocyclette, ayant cassé ses freins, descend les derniers kilomètres à une allure vertigineuse. Il appelle au secours... De La Touloubre et son mécanicien le voient arriver au bas de la côte et le happent littéralement par son veston, au passage.

Louis Renault remonte son arrière-train démolé dans une collision avec le baron de Caters, et reconstruit une roue brisée. Théry, ses freins brûlés, se jette sur le roc, préférant cette solution à celle qui consiste à choir dans le précipice.

Nous ne disons rien des malheureux qui poussent péniblement leurs machines!!!

...Et voici qu'au contrôle de Salzbourg, à la surprise générale, passent premières les *Mercédès* de tourisme qui, somme toute, triomphent

sur les mauvais chemins de l'inutilisable puissance des voitures de course.

Le triomphe de Marcel Renault

La dernière étape, après ce calvaire, parut moins effroyable aux concurrents qui l'effectuèrent, pour la plupart, dans des conditions admirables.



MARCEL RENAULT
(RENAULT FRÈRES, PNEUS MICHELIN)

Ce devait être le triomphe de Marcel Renault, que cette étape, et aussi que Paris-Vienne.

Second de sa catégorie et septième du classement général, une lutte

émouvante s'engageait entre lui et Edmond dont la Darracq avait une vingtaine de minutes d'avance.

L'énergie de Marcel Renault augmentait au fur et à mesure qu'il apprenait dans les contrôles avoir gagné quelques minutes.

Je fis ainsi, déclara-t-il plus tard, plusieurs kilomètres, passant dare-dare tournants et caniveaux à toute allure, confiant dans la résistance de ma voiture, lorsque tout à coup j'aperçus au loin un petit nuage de poussière... Le nuage augmenta... Après quelques instants de réflexion, je me lançai dans ce brouillard épais et j'avoue que, pendant plusieurs minutes, je marchai au petit bonheur jusqu'à l'instant où, me trouvant à quelques mètres seulement de la voiture, je distinguai le conducteur et poussai avec mon mécanicien des hurlements de bête fauve pour arriver à le faire ranger sur sa droite... Alors je le dépassai... j'étais en tête de ma catégorie!

Avant d'atteindre Saint-Polten, Marcel Renault dépasse encore de Zborowski et Maurice Farman, mais il se croit d'autres adversaires et demeure profondément surpris lorsque M. Echalié, l'un des directeurs de la maison Continental, l'informe qu'il se trouve en tête de toutes les voitures et n'a plus que 80 kilomètres à parcourir pour atteindre Vienne.

L'arrivée

Marcel Renault garda son avance. Il faisait son entrée au Prater, modestement, presque inaperçu... On n'attendait, en effet, les premiers concurrents, qu'une heure après son arrivée!!!

Sur la piste des trotteurs, au Prater, avaient été élevées des tribunes majestueuses où l'or, le velours, les fleurs se mélangeaient à profusion.

De nombreuses personnalités officielles et sportives attendaient la venue des hardis concurrents, enfin sur le point d'achever leur calvaire et l'on nota, dans l'assistance, toute l'aristocratie viennoise et l'élite des sportsmen parisiens.

Le comte de Zborowski que l'on crut un certain temps être le gagnant de la catégorie des grosses voitures, fut l'objet d'une ovation : Osmont en tricycle, Bucquet à motocyclette provoquèrent de sincères bravos.

Il se produisit des incidents amusants :

Sur le Prater, raconte un témoin oculaire qui le répéta à M. Paul Meyan, un coureur arrive cherchant le contrôle. Un Viennois, parlant assez correctement le français, lui tâte le pouls, compte les pulsations et lui pose quelques questions comme celles que les médecins ont l'habitude d'adresser à leurs malades... Finalement, le coureur impatienté de cette interview

médicale, plante là son interlocuteur en lui criant : « Mais dites-moi donc où est le contrôle ? Je ne suis pas venu ici pour me faire soigner ? »

Un boutiquier de Kœrnerstrasse s'arrache les cheveux : il a mis en vente, dès la veille, une série d'étuis à cigarettes ornés d'une affreuse chromolithographie représentant M. et Mme Serpollet en voiture, sur la route.

Or, le comte de Zborowski est arrivé dans un rang excellent, inespéré, et notre commerçant se désole de n'avoir pas eu confiance en son compatriote dont la « popularisation » par l'image lui aurait vraisemblablement assuré une grosse recette.

Le soir même de l'arrivée à Vienne, un banquet... le classique banquet, sous la présidence de M. le marquis de Reverseaux, notre ambassadeur, clôturait la journée. Le lendemain, les fêtes s'achevaient par une course du mille et du kilomètre dans une allée du Prater.

Les coureurs reprenaient le train se dirigeant vers Paris ; quant aux touristes, la plupart d'entre eux allaient excursionner en Bosnie-Herzégovine.

La France gagne Paris-Vienne. — Edge emporte la Coupe Gordon-Bennett en Angleterre

La grande épreuve était donc achevée. Elle se terminait par une victoire française ; mais la merveilleuse et surprenante performance de Marcel Renault mise à part, chacun devait s'avouer que la lutte entre les Mercedes et les Panhard avait été dure.

Si notre vieille marque nationale s'était dignement comportée, la jeune concurrente avait, au cours de l'épreuve, révélé ses parfaites qualités de robustesse et d'endurance.

D'autre part, nous laissons sur la route de Vienne, la Coupe Gordon-Bennett entre des mains étrangères.

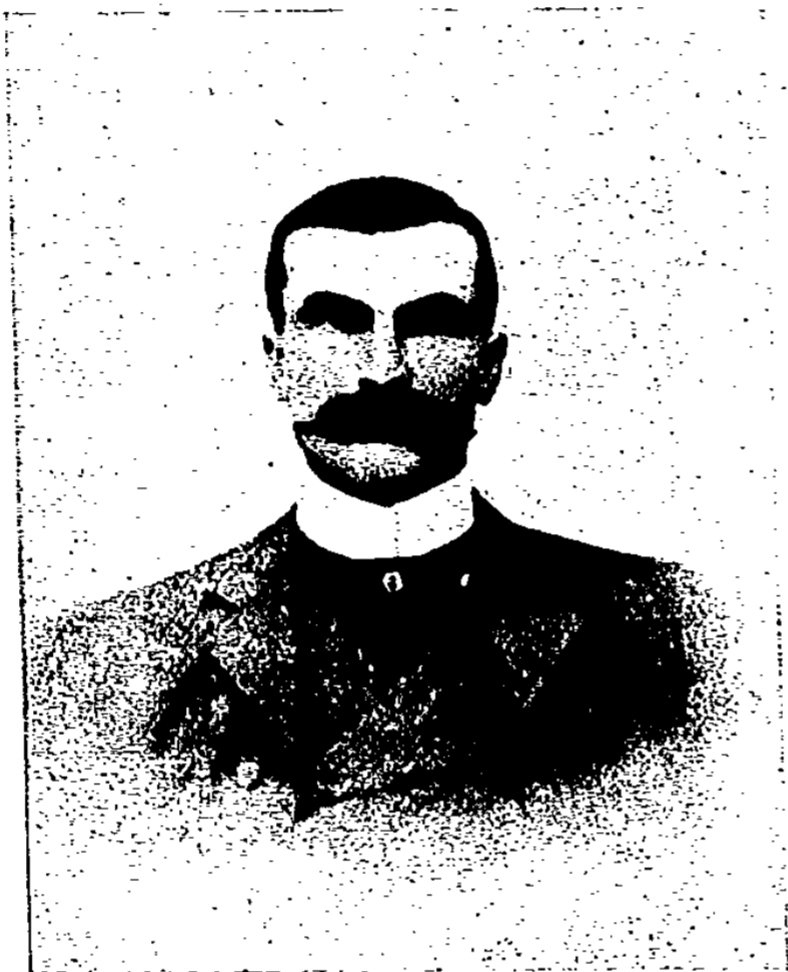
A la vérité, l'on aurait pu contester à S. F. Edge, sa victoire.

Edge nia sa chute, et surtout le concours des paysans témoins de l'aventure, pour l'aider à sortir sa voiture du fossé.

L'Automobile-Club de France voulut avoir le beau geste, et sans s'attacher à faire la lumière absolue sur des points relativement obscurs, déclara très sportivement, que la Coupe passerait la Manche !

Chauvinisme à part, la Coupe Gordon-Bennett était tombée dans d'excellentes mains. S. F. Edge avait, de longue date, fait de son nom l'un

des plus populaires de l'histoire de la locomotion moderne au sens général du mot. Sa réputation, à l'instar de celle d'un Charron et d'un Farman, datait de la genèse du sport vélocipédique. Il avait, après de nombreux succès en Angleterre, obtenu la troisième place dans le premier Bordeaux-Paris cycliste disputé en 1891. Principal agent de la maison Napier qui n'avait pas hésité à puiser les éléments de sa construction aux



S. F. EDGE

meilleures sources... celles de l'avenue d'Ivry... il consacrait, par sa victoire, la réputation de la société dont il devenait la meilleure réclame vivante !

L'attitude ultra-correcte de l'Automobile-Club de France, confirmant S. F. Edge dans sa victoire, fut l'épilogue de Paris-Vienne, et cette épreuve laissait, somme toute, certains sportsmen légèrement déçus. Ne murmurait-on pas dans l'Orient-Express qui ramenait en France les concurrents. « C'est la dernière épreuve qu'on organise à l'étranger ! »

Les touristes, pendant ce temps, s'amuse, avons-nous dit précédemment, en Bosnie-Herzégovine... C'est

une façon de parler, car si le voyage est pittoresque et charmeur, il est assez difficile à accomplir en voiture, et, vu l'état des routes, la plupart des chauffeurs doivent confier aux trains, leurs véhicules. Par exemple, ces audacieux automobilistes font la joie des populations dont ils parcourent les régions... et aussi le bonheur des hôteliers locaux.

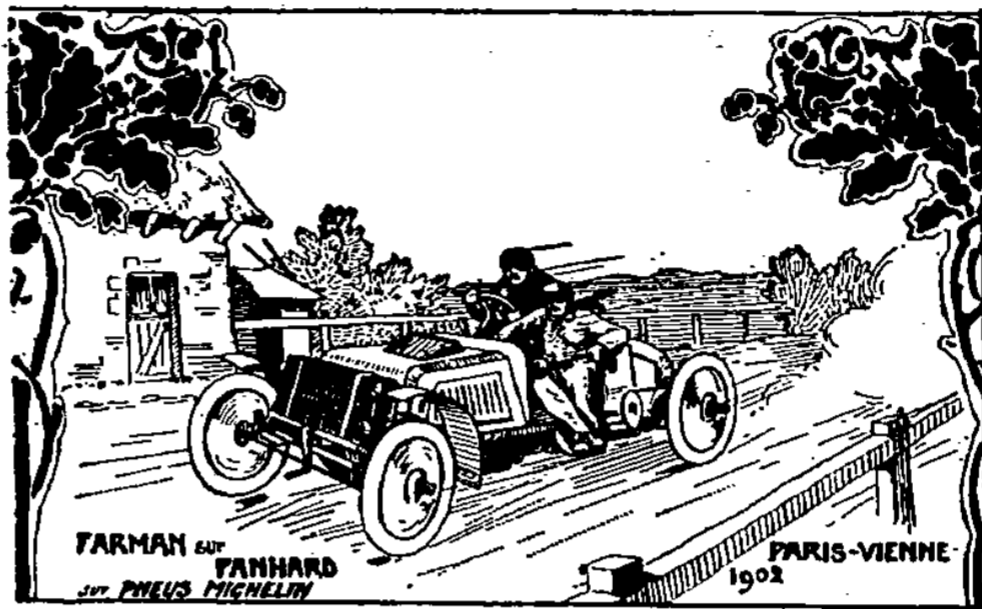
Certains n'avaient-ils pas imaginé, lorsque s'arrêtait pour déjeuner chez eux, la caravane, de faire payer une demi-couronne aux indigènes qui voulaient être autorisés à voir banqueter les chauffeurs.

Et, raconte l'un d'eux à un reporter, tandis que nous dégustons le poulet aux confitures, on voyait apparaître dans l'entrebâillement des portes ou l'embrasure des fenêtres, des têtes curieuses qui dévisageaient les gens assez audacieux pour être venus de Paris en Autriche sur quatre roues !

Telle est, du moins, une des innombrables anecdotes glanées par les observateurs amis de l'imprévu !

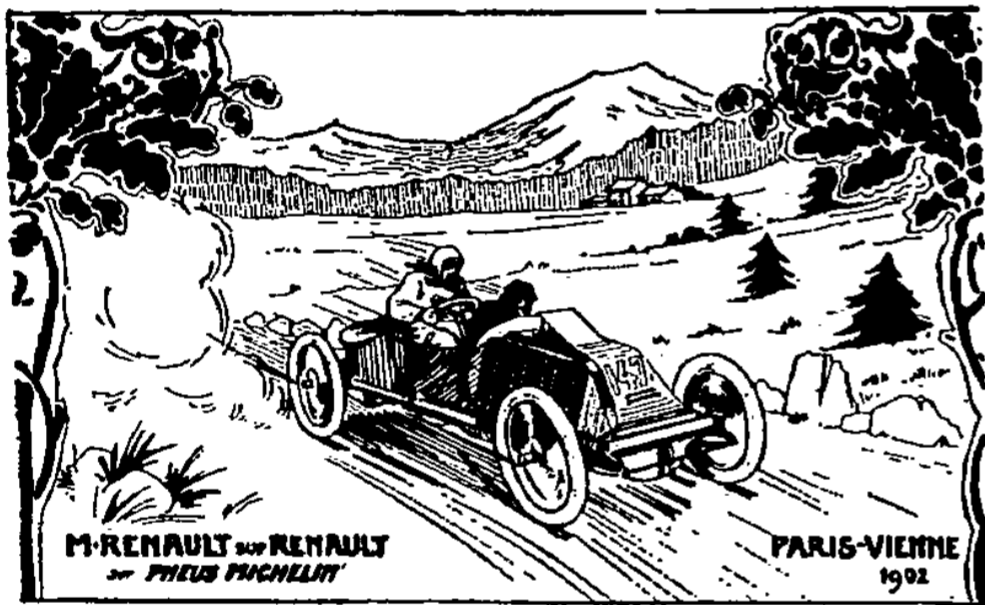
Le Classement

Après de longues confrontations des diverses feuilles de contrôle, la déduction des neutralisations, etc., etc., le jury de Paris-Vienne décida d'établir le classement suivant :



Voitures (de 650 à 1000 kilogrammes). 1. Henri Farman (Panhard-Levassor 70 HP.), 16 h. 0 m. 30 s. 1/5. — 2. Zborowski (Mercedès 40 HP.), 16 h. 13 m. 29 s. 3/5. — 3. Maurice Farman (Panhard-Levassor). — 4. Teste (Panhard-Levassor). — 5. Pinson (Panhard-Levassor). — 6. P. de Crawhez. — 7. Chauchard. — 8. Edge. — 9. De Caters. — 10. G. de Crawhez. — 11. Jarrott. — 12. Leys. — 13. Augières. — 14. Sabis Bey. — 15. Chanliaud. — 16. Gavaris. — 17. Le Blon. — 18. Merville. — 19. Rouquette. — 20. Rutishauser. — 21. Oliver. — 22. Cornilleau. — 23. Cottard.

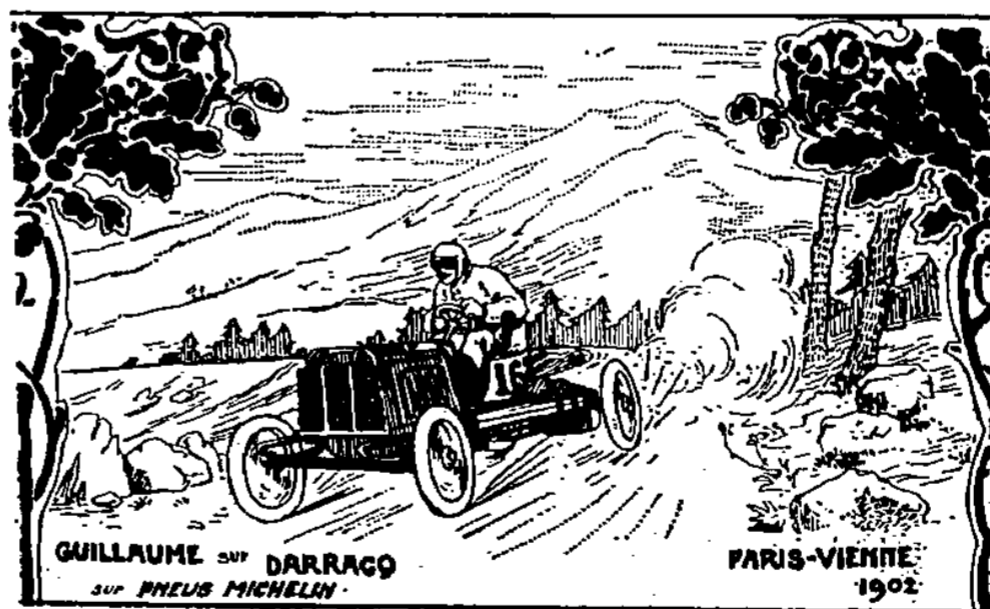
Voitures légères (de 400 à 650 kilogrammes). 1. Marcel Renault (Renault frères 16 HP.), 15 h. 47 m. 43 s. 4/5. — 2. Edmond (Darracq). — 3. Baras (Darracq). — 4. Hemery (Darracq). — 5. Marcellin (Darracq). — 6. Tart. — 7. Berteaux. — 8. Collin. — 9. Barbaroux. — 10. Deschamps. — 11. Dernier. — 12. — Weigel. — 13. Louis



Renault. — 14. Rigoly. — 15. Ullman. — 16. Achille Fournier. — 17. Mestayer. — 18. Leger. — 19. Perniez. — 20. Conrard.

Voiturettes (de 250 à 400 kilogrammes). 1. Guillaume (Darracq 12 HP.), 20 h. 4 m. 33 s. — 2. Grus (Renault frères). — 3. Cormier (Renault frères). — 4. Durand (Corre). — 5. G. Rivière (Georges Richard). — 6. Lamy. — 7. G. Richard. — 8. Buchillet. — 9. Passy.

Quant aux dix premiers du classement général on en dressait ainsi la liste :



1. Marcel Renault (v. l.). — 2. H. Farman (g. v.l.). — 3. Edmond (v. l.). — 4. Zbo-

rowski (g. v.). — 5. M. Farman (g. v.). — 6. A.-L. Baras (v. l.). — 7. Teste (g. v.). — 8. Hemery (v. l.). — 9. A. Marcellin (v. l.). — 10. Pinson (g. v.).

Le « Circuit » des Ardennes

On avait appris officiellement et pour la première fois, de façon définitive, par M. le baron de Zuylen lui-même, lors du pesage à Paris des véhicules concourant dans Paris-Vienne, que Paris-Bordeaux ne se disputerait pas cette année.

Par contre, on était informé que, sur l'instigation du président de sa commission sportive, M. le baron Pierre de Crawhez, l'Automobile-Club de Belgique prenait l'initiative d'une course, ouverte aux professionnels de vitesse et aux amateurs de tourisme, à disputer le 31 juillet sur un itinéraire triangulaire, qui prenait le nom encore inédit de *Circuit*.

Ce fut la genèse du Circuit des Ardennes, épreuve demeurée classique.

Elle était conçue selon la meilleure des formules.

Empruntant la route de Bastogne à Bastogne par Martelaup, Habaz-la-Neuve, Longlier, soit 85 kilomètres, l'itinéraire devait être couvert six fois de suite à seule fin de constituer une course de 513 km. 400 exactement.

Le parcours choisi présentait cet avantage qu'il ne comportait aucune neutralisation, aucun de ces arrêts regrettables qui nécessitent des chronométrages à n'en plus finir et troublent l'esprit simpliste, disposé à considérer quiconque arrive premier au but, comme étant *le premier*. A la vérité, les concurrents devaient partir à deux minutes d'intervalle, ce qui allait nécessiter certains calculs, moins complexes cependant que ceux imposés généralement par les ralentissements obligatoires.

L'épreuve allait en outre être dure pour les concurrents qui devraient soutenir leur vitesse sur une longue distance, dans une région où l'absence à peu près absolue de rampes, sauf dans les montagnes russes entre Longlier et Léglise, interdit tout repos...

La modicité du coût de l'inscription, mesure opportune au lendemain de l'onéreux Paris-Vienne, allait constituer un adjuvant précieux de l'empressement des concurrents à s'inscrire. On ne dira jamais trop combien l'initiative de l'Automobile-Club de Belgique orienta utilement et intelligemment la conception de la course de vitesse. Il convient d'en savoir, à nos très sportifs voisins, le plus grand gré.

Le nombre des inscriptions avait été limité à quatre-vingts partants, afin d'éviter, dans la mesure du possible, l'éventualité d'une arrivée au point de départ, avant le départ du dernier concurrent. Soixante-quatorze compétiteurs s'inscrivirent.

La route, reconnue par des sportsmen, fut déclarée excellente. A raison toutefois du nombre des concurrents inscrits, une centaine, il avait été décidé de les faire partir de minute en minute. Le contrôle de départ avait été placé à l'an-

gle d'un virage, au sommet d'un mamelon. Les concurrents s'élançaient dans la descente, on pouvait les suivre pendant plus d'un kilomètre; on les voyait ensuite revenir de loin pendant un kilomètre encore dont 800 mètres de descente et 200 de côte.



UN VIRAGE A BASTOGNE

La course, à raison de la résistance mécanique et de l'endurance humaine qu'elle exigeait, fut fertile en incidents, rude à effectuer, féconde en éliminations, puisque sur cinquante-six véhicules ayant pris le départ, trente-trois seulement achevèrent le parcours.

M. le baron P. de Crawhez, qui tenait la tête sur une Panhard-Levassor de Paris-Vienne, fut, dès le début, victime d'un étrange accident, par bonheur purement matériel. En voulant dépasser un concurrent, il brisait d'abord une roue, quelques arbres fauchés arrachèrent l'autre roue et l'avant, en s'affaissant, faisait frein sur le sol pendant 400 mètres.

Hors de course, en outre, étaient successivement les Théry, qui avec sa Decauville entra dans une vache et... y restait; les de Caters et Rolland, obligés d'opter entre l'écrasement de promeneurs aventurés sur la route et le fossé... choisissant d'ailleurs cette dernière solution; Charron, qui emboutissait un concurrent; Jenatzy, qui faisait, par suite de la rupture d'une jante, un terrible panache et se blessait à la tête, tandis que son

mécanicien avait deux côtes enfoncées. Par contre, mieux favorisés par le sort, Jarrott, Gabriel, Vanderbilt, Rigoly, Guders, etc., réalisaient de belles prouesses sportives.

Les vitesses moyennes accomplies et cette fois bien nettement, sans qu'on ait eu à se préoccuper des complexités des neutralisations, furent excellentes.

Les grosses voitures triomphaient nettement des voitures légères. Les quatre premiers, Jarrott, Gabriel, Vanderbilt, Zborowski, excédaient le 80, tandis que Rigoly, premier des voitures légères, atteignait seulement le 76... ce qui était déjà fort joli.

Corre, avec une voiturette de sa fabrication, gagna dans sa catégorie, couvrant le parcours total à 53 km. 500 à l'heure. Le premier des touristes, M. Oscar Grégoire, sur voiture belge Germain, fit du 50, et Osmont en tricycle de Dion-Bouton se classait en tête des catégories motocycles et motocyclettes sur 170 km. 800, en 2 h. 53 m. 18 s., cette dernière catégorie étant gagnée par Derny (autocyclette Clément) en 3 h. 9 m. 47 s.

Enfin, le baron Pierre de Crawhez se consolait de son accident en remportant la Coupe Raczinski offerte au concurrent, premier sur les premiers 100 kilomètres, et Jarrott, non content de sa victoire finale, établissait en outre le record des 500 kilomètres en 5 h. 45 m. 54 s. 3/5.

Le classement officiel fut ainsi établi pour les dix premiers des catégories, voitures et voitures légères :

Voitures : 1. Jarrott (Panhard-Levassor), 5 h. 53 m. 39 s. 3/5; moyenne, 86 km. 933. — 2. Gabriel (Mors). — 3. Vanderbilt (Mors). — 4. Comte Zborowski (Mercédès). — Girardot (C. G. V.). — 6. Heath (Panhard-Levassor). — 7. Augières (Mors). — 8. Lorraine Barrow (de Dietrich). — 9. Coppée (Germain). — 10. Stead (de Dietrich).

Voitures légères : 1. Rigoly (Gobron-Brillié), 6 h. 52 m. 16 s. 4/5; moyenne, 76 km. 490. — 2. Cuders (Panhard-Levassor). — 3. Edmond (Darracq). — 4. Durand (Mors). — 5. Berteaux (Panhard-Levassor). — 6. De La Touloubre (Decauville). — 7. Ullmann (Decauville). — 8. Tart (Clément). — 9. Barbaroux (Clément). — 10. Perrin (Delahaye).

CHAPITRE XXVI

L'Automobilisme à l'étranger. — La Commission extra-parlementaire. — Congrès de l'alcool et du tourisme

La concurrence : Mercédès-Napier. — L'industrie automobile à l'étranger. — Congrès de l'alcool. — Congrès international de tourisme. — Abus des vitesses exagérées. — Menaces prohibitives. — Création d'une commission extra-parlementaire. — Nombreuses épreuves de tourisme et d'endurance. — Quelques courses de vitesse pure. — L'autodrome de Cleveland. — Nice et le 123 à l'heure. — Serpollet gagne la Coupe de Rothschild. — Côtes et consommation. — Deauville et le kilomètre. — Le quart de litre. — Le Circuit des Ardennes. — Château-Thierry et Gaillon. — Les épreuves « couplées ». — Le kilomètre à Dourdan et le record du monde. — Les mille milles en Angleterre. — Les Salons à l'étranger et en France.

La concurrence : Mercédès-Napier

L'INDUSTRIE automobile française qui, jusqu'alors avait été incontestablement à la tête du mouvement, allant porter aux nations voisines, par l'exemple de Paris-Berlin, Paris-Vienne et de tant d'autres courses, une sorte d'évangile de la locomotion moderne, vit, en 1903, pour la première fois peut-être, l'industrie étrangère la menacer d'une façon sérieuse. La marque Napier, mise en vedette par la victoire d'Edge, dans la Coupe Gordon-Bennett, la Mercédès surtout, se posent en concurrentes sur le marché. Mais, tandis que la Napier se répand particulièrement en Angleterre, et travaille ainsi à enlever aux maisons françaises, la meilleure de leurs clientes, c'est en France même, au pays de l'automobile, que la Mercédès ne craint pas de venir se faire une clientèle, car, à cette époque, il y eut chez nous un engouement extraordinaire pour cette marque.

Il faut ajouter que ces deux maisons étrangères avaient à leur tête deux hommes d'affaires remarquables : M. Edge pour la Napier, et pour la Mercédès, M. Jellineck; on comprendra, par suite, combien était dangereuses pour les maisons françaises, les rivales d'au delà les frontières.

L'industrie automobile à l'étranger

Si les maisons Mercédès et Napier étaient les principales concurrentes des maisons françaises, elles ne devaient pas être seules dans leurs pays d'origine.

A côté d'elles, se créèrent rapidement des sociétés et des usines qui prirent une extension énorme avec cette promptitude qui caractérisa toujours le progrès de l'automobile. En Allemagne, tandis que la Mercédès semblait la marque nationale et obtenait la consécration officielle, le prince Henri de Prusse, le frère de l'empereur, appuyait de son patronage la Société Benz-Parsifal. En Angleterre, les Wolseley de Birmingham faisaient connaître leur robustesse dans les Reliability trials, chers aux Anglais. Les Daimler de Coventry, les usines Humber, qui avaient ajouté à la fabrication des bicyclettes, celle de l'automobile, donnaient à leurs voitures le fini que l'on trouve dans toute machine d'outre-Manche.

En Belgique, la seule exportation des pièces détachées accuse, en 1903, une augmentation de 1 million de francs. L'industrie belge est d'ailleurs brillamment représentée par la marque Pipe, par les usines Belgica, par les ateliers Germain à Montceau-sur-Sambre, qui ont, comme atout, d'être dirigés par M. Henri Sarazin, l'héritier du grand nom de Levassor. Les Américains sont encore les tributaires de l'Europe, mais chaque grande course nous ramène de là-bas quelques nouvelles voitures originales, et déjà on commence à agiter, comme un épouvantail aux yeux des constructeurs français, la fabrication en série des Américains qui doit inonder le marché.

La Société italienne F. I. A. T., dont la réputation passe vite les frontières, se fait une place au milieu des grandes marques.

Cependant, l'industrie française affirme encore sa supériorité, en allant tonder à l'étranger des maisons sœurs, en quelque sorte des succursales de maisons françaises. Ainsi, une usine Darracq se monte en Angleterre et en même temps en Allemagne, les véhicules du grand industriel de Surresnes sont vendus par la marque Opel-Darracq. De même, en Italie, la maison Martini exploite les brevets de la marque lyonnaise Rochet-Schneider. Le fameux Maybach ne dédaigne pas de venir à Paris étudier en détail la vapeur avec Serpollet. Ainsi donc, les maisons françaises sont encore favorites, et ne peuvent répondre à toutes les demandes, c'est pour-

quoi, loin de diminuer, le nombre des fabricants augmente. Cette année 1903, l'usine bien connue Hotchkiss, édifie des ateliers pour la fabrication de l'automobile. Et, en somme, les maisons françaises sont toujours à la tête de l'industrie, du mouvement; mais toutes les marques étrangères, jusqu'alors à la remorque des maisons françaises, sont désormais maîtresses d'elles-même, assez puissamment outillées et suffisamment bien dirigées par leurs ingénieurs, pour n'avoir pas à redouter la lutte qui se prépare fatalement.

Congrès de l'alcool

Sous le patronage de M. Mougeot, ministre de l'agriculture, et sous la présidence d'un ancien ministre de l'agriculture, M. Viger, se réunit en 1903 à Paris, un Congrès destiné à poursuivre les travaux du Congrès de l'alcool de 1902, soit l'étude et l'élaboration des mesures les plus propres à favoriser la production de l'alcool, et à généraliser ses emplois. On sait les efforts qui avaient déjà été poursuivis dans ce but et les grandes espérances que l'on fondait, surtout dans le monde de l'automobile, sur l'alcool employé comme source d'énergie.

Toutefois, pour diverses raisons, malgré les travaux du Congrès, et surtout malgré les efforts de M. Gobron, l'apôtre de l'alcool, celui-ci ne s'est pas substitué au pétrole, et, de ce fait, l'industrie française perd quelques millions par année, qui passent aux pays pétrolifères.

Congrès international de tourisme

Également en 1903, conformément aux vœux exprimés au Congrès de 1900, fut organisé le second Congrès international d'automobilisme. Son programme, moins spécial que celui du Congrès de l'alcool, est le développement de l'industrie automobile en général. Il comprend l'étude de l'amélioration de tous les systèmes d'automobiles.

Mais la partie la plus importante des travaux fut, sans aucun doute, celle consacrée aux questions internationales. Elles consistaient dans l'unification des formalités internationales pour le passage des voitures automobiles, d'un territoire sur un autre et notamment de permis de circulation, unification des jauges, des plots pour le chargement des voitures électriques et des bacs d'accumulateurs. Ce Congrès prit fin par des fêtes qui consacrèrent des travaux utiles.

Abus des vitesses exagérées. — Menaces prohibitives

On connaît le mot de Levassor aux débuts de l'automobilisme. Comme quelqu'un lui parlait des vitesses que l'on voulait atteindre avec ces engins, alors nouveaux : « Du trente à l'heure, lui dit Levassor, mais vous êtes fou; vous voulez donc vous tuer ! » Ce trente à l'heure, qui semblait, il y a quelques années, une vitesse folle, de même, d'ailleurs, qu'avait paru extraordinaire, cette même vitesse réalisée, aux débuts des chemins de fer, par la première locomotive de Stephenson, fut bientôt dépassé par les automobiles. Cependant, le mot de Levassor était juste, car certainement, il était aussi difficile, sinon plus, de conduire à cette vitesse les premières voitures automobiles, mal étudiées et mal construites, que de faire du soixante à l'heure avec les voitures actuelles.

Parmi les nombreux adeptes de l'automobilisme, certains que l'on désigna vite sous le nom de « chauffards » se firent une gloire de parcourir les routes à des allures folles. La vitesse étant chose impossible dans les villes, ils allaient dans les campagnes :

Donner libre expansion aux nombreux chevaux de leur moteur, courant les grand-routes, traversant les villages à des allures qui n'avaient pour règle que leur fantaisie ou la puissance fonctionnelle de leur moteur,

comme s'exprime une pétition contre les chauffards, faite à cette époque dans le Jura.

Or, depuis l'apparition des chemins de fer, les belles routes de France désertées, sauf par quelques charretiers, appartenaient en toute propriété aux animaux de basse-cour, aux enfants qui y prenaient leurs ébats. Survinrent les autos. Il y eut des accidents : d'abord des poules écrasées; puis ce furent des personnes. Les automobiles entrèrent en collision avec des voitures dont les chevaux s'effrayaient, ou bien dont les conducteurs s'obstinaient à tenir le milieu des routes. Les populations, un peu par crainte, beaucoup par jalousie, devinrent hostiles aux automobilistes. De toutes parts, des pétitions contre les chauffeurs affluèrent auprès des pouvoirs publics qui s'émurent. Ils prétendirent limiter la vitesse des automobiles, en rase campagne, à 30 à l'heure; quant à la vitesse dans les villes, il appartenait aux municipalités de la réglementer. On vit se dresser à l'entrée des villages des poteaux portant ces inscriptions, aussi contraires au bon sens qu'aux règles de la langue française : « Automobiles... au pas ! »

Les constructeurs et ouvriers d'automobile s'émurent de cette situation qui leur causait grand dommage et pétitionnèrent à leur tour. C'était une lutte à outrance.

Création d'une commission extra-parlementaire

La discussion fut portée à la Chambre des députés. On décida la formation d'une commission¹ chargée d'élaborer un nouveau règlement sur la circulation automobile. Car cette circulation automobile était encore réglementée par la loi de 1810. De cette commission, firent partie des hommes politiques, tels que Jean Dupuy, Pierre Baudin, la plupart des grands constructeurs, Darracq, de Dion, Renault, etc., des sportsmen : de Vogüé, Gaston Menier, enfin des juristes et des journalistes. Les deux partis en présence, chauffeurs et autophobes étaient trop montés les uns contre les autres pour attendre avec calme les résultats des travaux de la commission. Cette commission extra-parlementaire que l'on eut vite fait de nommer la « commission des bâtons dans les roues », ne satisfit personne. Car on aurait voulu un résultat immédiat. Cependant, elle continua ses travaux. M. de Dion fit un rapport sur la vitesse. Puis on examina les différents systèmes de réglementation proposés : la réglementation soit par le poids du véhicule, soit par la cylindrée, soit par la force en chevaux, etc. De son côté, l'Automobile-Club français organisa des promenades en auto et fit appel aux divers constructeurs afin de mener dans Paris les conseillers municipaux et leur faire voir qu'il était possible, sans danger, de dépasser dans la capitale la vitesse légale des automobiles. C'était la véritable propagande par le fait.

1. La commission extra-parlementaire était ainsi composée : Présidents, MM. Jean Dupuy et Pierre Baudin. Sous-commission technique : Président, M. Michel Lévy; secrétaire, M. Bourcier Saint-Chaffray.

Membres : MM. Berthet, Coupat, Constant, Ch. Bos, Breton, de Dion, Vuillod, Brasier, Chénard, Darracq, Delasalle, Deutsch de la Meurthe, Fargeau, Guglielminetti, Hospitalier, Kugler, Le Moine, Michelin, Mors, Périssé, Renault, Serpollet, de Villehion.

Sous-commission administrative : Président, M. Sainssère; secrétaire, M. Laurent.

Membres : MM. Delarue, Gervais, d'Iriart d'Etchepare, Clément Dreyfus, Forestier, Franck, Gobron, Henry, Jeantaud, Lhuillier, de Knyff, Krebs, Kugler, Level, Lethier, Le Rond, Périssé, Duvivier de Streel, de Vogüé, Walckenaër.

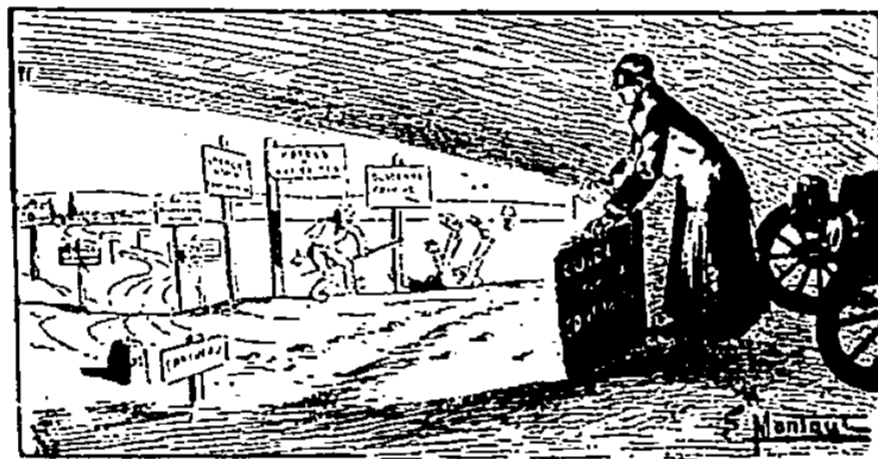
Sous-commission de législation : Président, M. Cruppi; secrétaire, M. de Toustain du Manoir.

Membres : MM. Chaigne, Chastenot, Denoix, Lavertujon, Gaston Menier, Michel, Le Provost de Launay, Puech, Baudry de Saunier, Cuénod, Henry Desgrange, Giffard, Giraud, Journu, de Knyff, Krebs, de La Valette, Raynaud.

Enfin, la commission extra-parlementaire faisait faire des expériences de freinage et de maniabilité des différents types de voiture et dans la comparaison entre les voitures attelées et les automobiles, les résultats obtenus, tout à l'avantage de ces derniers, firent espérer une réglementation plus favorable aux automobiles.

Nombreuses épreuves de tourisme et d'endurance

Après avoir énuméré les nombreuses courses et épreuves de tourisme inscrites au calendrier de 1903, une revue sportive de cette époque ajoutait : « Souhaitons que les gouvernants voient d'un œil favorable ces épreuves qui aident au progrès et à la diffusion de l'automobile, et qu'ils daignent ne pas mettre trop de bâtons dans nos roues. » Comme pour justifier cette crainte, le gouvernement commença par interdire le concours organisé à la Pioule.



LE GUIDE CONTINENTAL ÉCLAIRE LA ROUTE

Cependant, les épreuves de tourisme furent, cette année, plus nombreuses que jamais. On s'occupa moins de la vitesse et l'on s'inquiéta de tous les détails qui font une voiture de tourisme parfaite.

Ainsi, le 19 février 1903, a lieu le critérium de consommation, pour camions, grosses voitures et voiturettes. Dans les premiers jours d'avril, le critérium des transports automobiles, sur le trajet de Paris à Nice, suivi immédiatement du programme classique de la semaine de Nice qui comportait, outre une épreuve entre voitures de course, une épreuve pour voitures de touristes à la Turbie, un concours de freins, et un concours de consommation, dit concours au bidon. La mort d'un des concurrents interrompit malheureusement la course de la Turbie. Au mois de juin, l'Automobile-Club de Touraine organise un concours de tourisme, et plus tard, ont lieu à Grenoble des épreuves de tourisme et la course de côte de Laffrey.

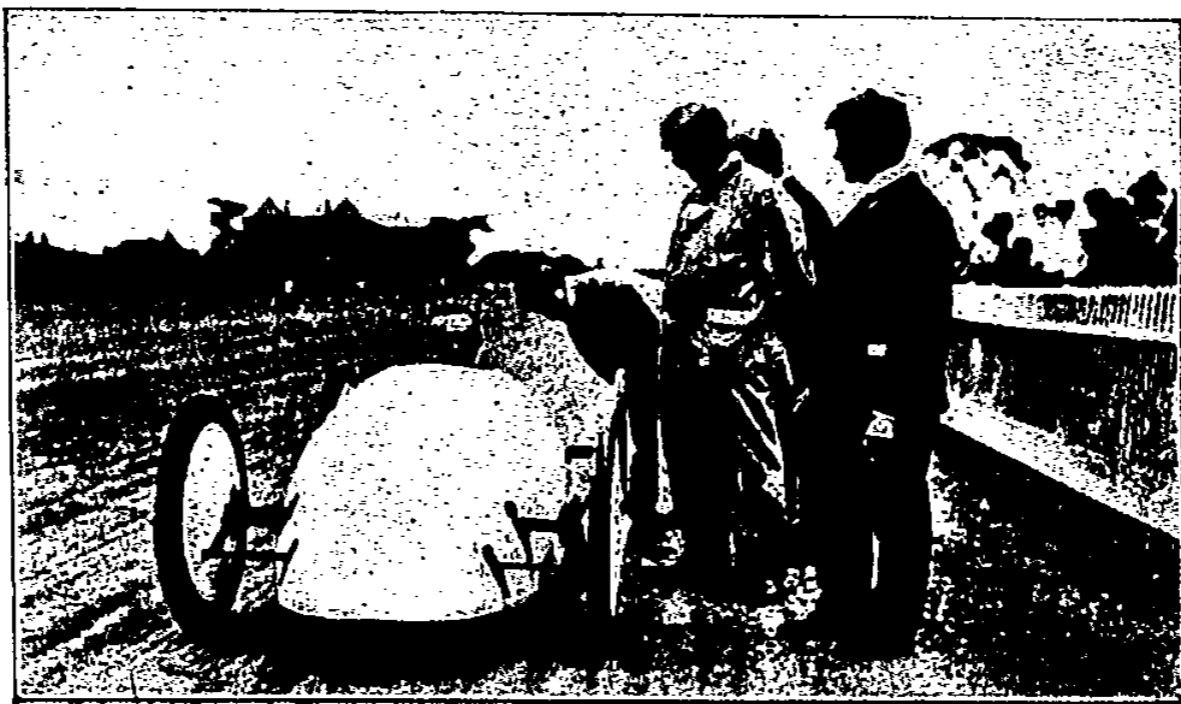
L'Automobile-Club, fidèle à sa coutume, fait disputer une épreuve d'endurance et de consommation pour voitures de ville, voitures de livraisons et de banlieue. C'est l'occasion pour la nouvelle marque Ariès de révéler ses qualités d'endurance et d'économie. De plus, il n'est pas

rare de voir soit des touristes, soit des constructeurs, pour montrer les bonnes qualités d'une voiture, faire à travers l'Europe, par tous les temps et tous les chemins, des randonnées de milliers de kilomètres, donnant ainsi le véritable sens de l'automobilisme qui n'est pas la griserie de la vitesse, mais le plaisir des voyages faciles et indépendants.

Quelques courses de vitesse pure. — L'autodrome de Cleveland

En 1903, la question des autodromes est à l'ordre du jour, mais nullement résolue, si ce n'est en Amérique. où W. Backer, sur la piste spéciale de Cleveland, se livrera avec son extraordinaire « Torpedo Kid » à pas mal d'excentricités sportives, spectacle qui attirera pas mal de spectateurs et un nombre illimité de « reporters... féminins » !

En France, nous nous contentons encore des courses de



BAKER DANS SON « TORPEDO KID » A CLEVELAND

vitesse en ligne droite. Mille, kilomètre lancés ou arrêtés, côtes, etc.

C'est toujours un peu la même chose, mais il y a le progrès, c'est-à-dire l'augmentation constante des vitesses, l'abaissement des records précédemment établis qui suffisent à soutenir l'intérêt de ces épreuves.

Malgré que l'on s'accordât à dire que ces courses de vitesse ne signifiaient rien, on ne put empêcher le public de s'y intéresser. Ainsi, même en Irlande, après la Coupe Gordon Bennett, se disputèrent sur quelques milles à peine, deux courses de vitesse pure, la Coupe de l'Auto-Car et la Coupe du Daily Mail.

Plus tard, en Belgique, sur la nouvelle route de Nieuport à Snaëskerque, la voiture Gobron-Brillié, à 134 à l'heure, battant tous les records, remportera une belle victoire qu'elle renouvellera à la course de côte de Château-Thierry, puis à celle de Gaillon, enfin à Dourdan !

Mais l'ordre chronologique doit nous faire insister au préalable sur la « Coupe de Rothschild » que s'adjugera définitivement Serpollet.

Nice et le 123 à l'heure. — Serpollet gagne la Coupe de Rothschild

Le triomphe de Serpollet, ce jour-là, fut complet car les deux seules voitures de sa marque engagées dans la Course du mille se classèrent première et seconde, battant quatre voitures Mors, dont celle qui détenait le record de la vitesse, et cinq voitures Mercédès, toutes pilotées par les plus fameux conducteurs.

La veillée d'armes de cette performance fut impressionnante : la triste mort du comte Zborowski, tué le jour précédent dans la côte de la Turbie, suscitait dans tous les esprits de noirs pressentiments.

Cependant, le jour fixé, à cinq heures du matin, les abords de la promenade des Anglais étaient noirs de monde.

Il faisait froid, à peine jour, ce qui permit à un Parisien venu là en habit noir, collet relevé, au sortir du cercle, cette réflexion macabre : « On se croirait à une exécution capitale. »

M. Baudry de Saunier, parlant de Serpollet, raconte :

La nuit, d'ailleurs, il dort peu. Il avait installé sous sa voiture un plan incliné qui devait, à son sens, diminuer dans une grande proportion la résistance de l'air. Il se mit à calculer quelle était la valeur de la force résultante qui s'appliquerait sur ce plan et trouva près de 400 kilogrammes à l'allure de 140 à l'heure. Il jugeait trop léger déjà pour une telle piste, l'avant de son engin ; que deviendrait sa stabilité lorsqu'il serait allégé encore de 400 kilogrammes ? Le matin, au petit jour, il prit une hache et, couché sous sa voiture, démolit le panneau. Puis, il alla à pied au bout de la promenade, prendre une tasse de chocolat. Chacun l'abordait avec une mine d'enterrement : « Faut pas vous tuer, Serpollet. — N'allez pas vite, je vous en supplie.. »

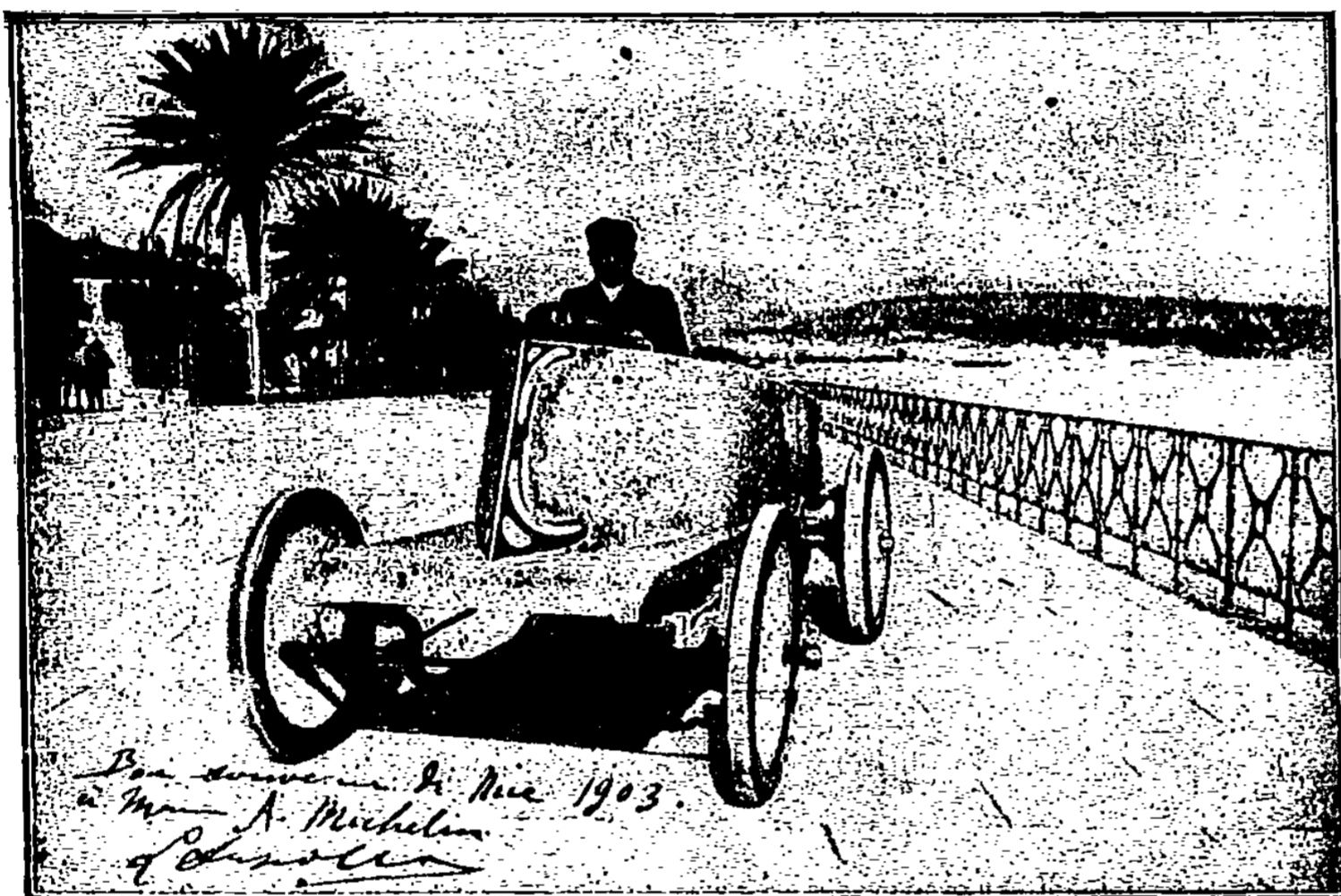
Serpollet courut le dernier. Les temps faits par les concurrents étaient médiocres. Les commissaires lui dirent : « Vous le voyez, la Coupe est à vous. Soyez sage. » Et Mme Serpollet insistait!...

Alors, il démarra comme pour une promenade, alimentant à peine. Puis, après 600 mètres, il donna cours aux deux pompes et finit le mille à l'allure de 130 à l'heure, m'a-t-il dit.

Cette victoire en elle-même n'avait rien de sensationnel, puisqu'elle laissait le record debout. Il faut croire certainement que la mort du comte Zborowski avait calmé les ardeurs des concurrents. Peut-être Serpollet ne fit-il pas donner à son moteur toute sa puissance qui, disait-on,

était de 250 chevaux, et devait lui permettre théoriquement de faire du 167 à l'heure.

On peut encore supposer que le ciment n'est pas propice aux grandes vitesses, n'offrant pas aux roues motrices la même adhérence que le macadam. Quoi qu'il en soit, Serpollet fut vainqueur, reçut les félicitations du préfet et s'adjugea définitivement la Coupe de Rothschild.



COUPE DE ROTHSCHILD
SERPOLLET (PNEUS MICHELIN)

Le triomphateur n'oublia pas son précieux collaborateur Michelin qui, une fois de plus encore, voyait s'allonger la liste de ses succès.

Serpollet ne mesura pas au prestigieux auteur des bandages, les compliments qui lui étaient dus, et, en réalité, il fallait avoir eu confiance pour risquer, ne fut-ce que quelques secondes, le 140 à l'heure sur du caoutchouc gonflé d'air... Ils étaient signés Michelin, ces bandages... et voilà pourquoi Serpollet eut confiance!

La deuxième Coupe Rothschild, réservée aux voitures mues par des moteurs à explosions, et la course du mille (départ arrêté) furent pour les Mercedes l'occasion d'une belle revanche, puisqu'elles gagnèrent ces deux belles épreuves, l'une à 112, l'autre à 113 kilomètres à l'heure.

Le vainqueur de la catégorie voitures légères fut Darracq, et dans les motocyclettes un conducteur de Griffon; au cours de cette année 1903, pour ces catégories de véhicules, ces deux noms reviennent comme un leitmotiv!

Côtes et consommation

On veut corser l'attrait des épreuves de diverses expérimentations pratiques.

Ceci incite les organisateurs du Mont-Ventoux, où monte à belle allure une Turcat-Méry, pilotée par Rougier, à contrôler la consommation d'eau des véhicules gravissant les 22 kilomètres de la côte.

Au cours de la semaine de Nice, les freins avaient été étudiés dans la Turbie, ils le seront encore après Laffrey dans le meeting de Grenoble, mais des concours de phares, de silencieux, de véhicules industriels, d'élégance même, paraîtront d'un intérêt fort restreint à côté des grandes épreuves classiques qui reviennent :

Tout d'abord :

Deauville et le kilomètre. — Le quart de litre

Prestigieuse épreuve, due depuis un an à l'initiative de l'actif *Auto-Vélo*. Les recordmen font de belles choses : Jeandré, accomplit avec grosse voiture Mors le meilleur temps (33 s. 4/5), tandis que Wagner, sur Darracq, gagne dans la catégorie des voiturettes. Nous verrons aussi, à cette époque, au Parc-des-Princes, l'intéressante épreuve des 100 kilomètres, sur piste, pour motocyclettes « quart de litre ».

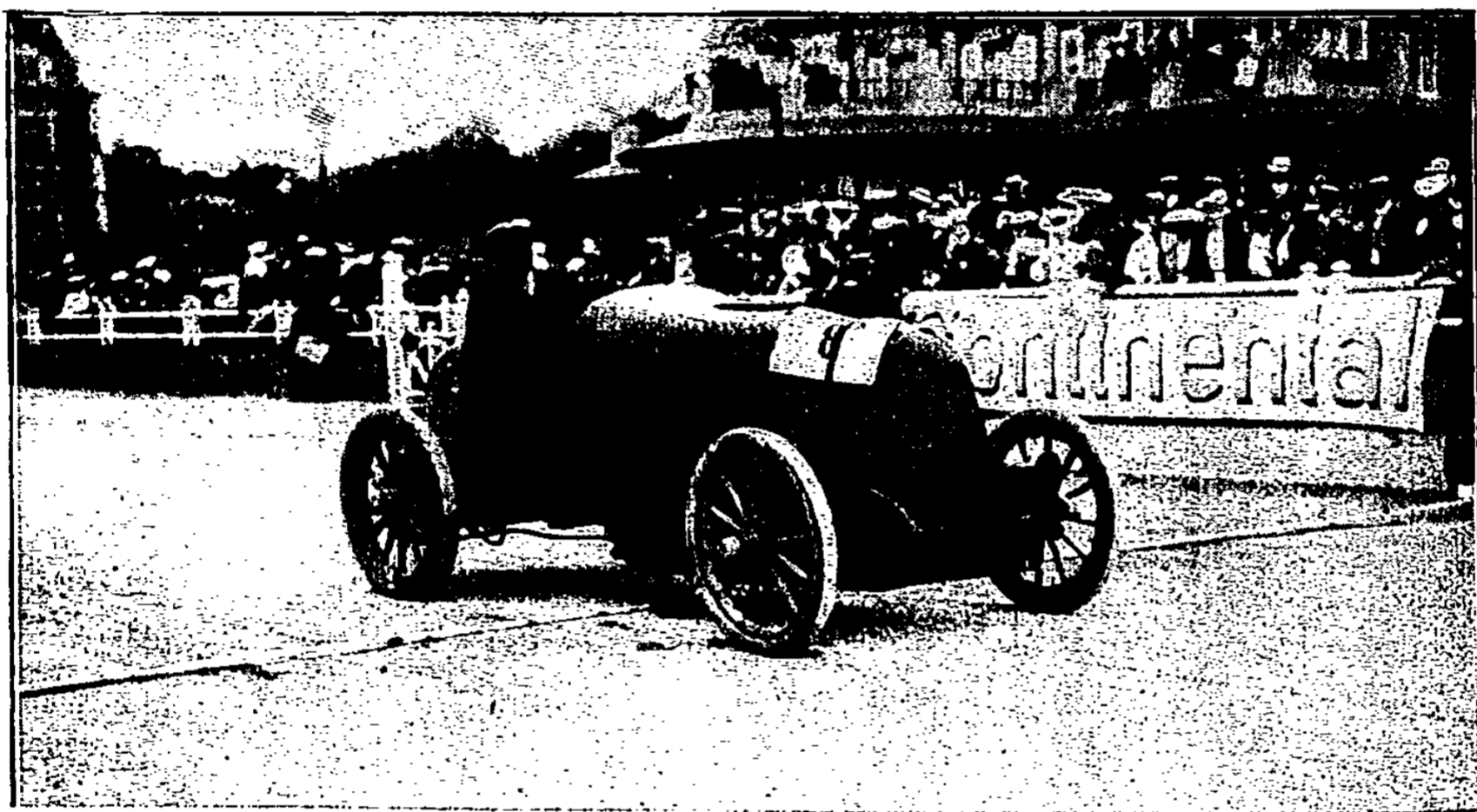
On les truque bien un peu ces motocyclettes. On gratte l'intérieur des chambres d'explosion, on marche parfois à l'éther, peu importe; au classement final, Mignard, sur Georgia-Knapp, est proclamé vainqueur, ayant couvert la distance prescrite en 11 h. 31 m. 1 s. 2/5.

Le Circuit des Ardennes

« Les Belges sont autrement sportifs que nous », écrivait, au lendemain de la course du Circuit des Ardennes, M. Paul Meyan.

Ceci lui était arraché par l'enthousiasme qu'il avait pu constater chez

les populations ardennaises et par la sévère organisation de la course. L'exemple malheureux de Paris-Madrid avait édifié les organisateurs. Le service d'ordre assuré par des gendarmes, les gardes champêtres, les pompiers mobilisés sur tout le parcours; les routes qui coupaient celle de la course barrées par des fils de fer, les populations avisées par voie d'affiches et de proclamations jusqu'en chaire dans les églises, la course courue en semaine et non un dimanche, toutes ces précautions évitèrent des accidents



A DEAUVILLE
JEANDRÉ SUR MORS

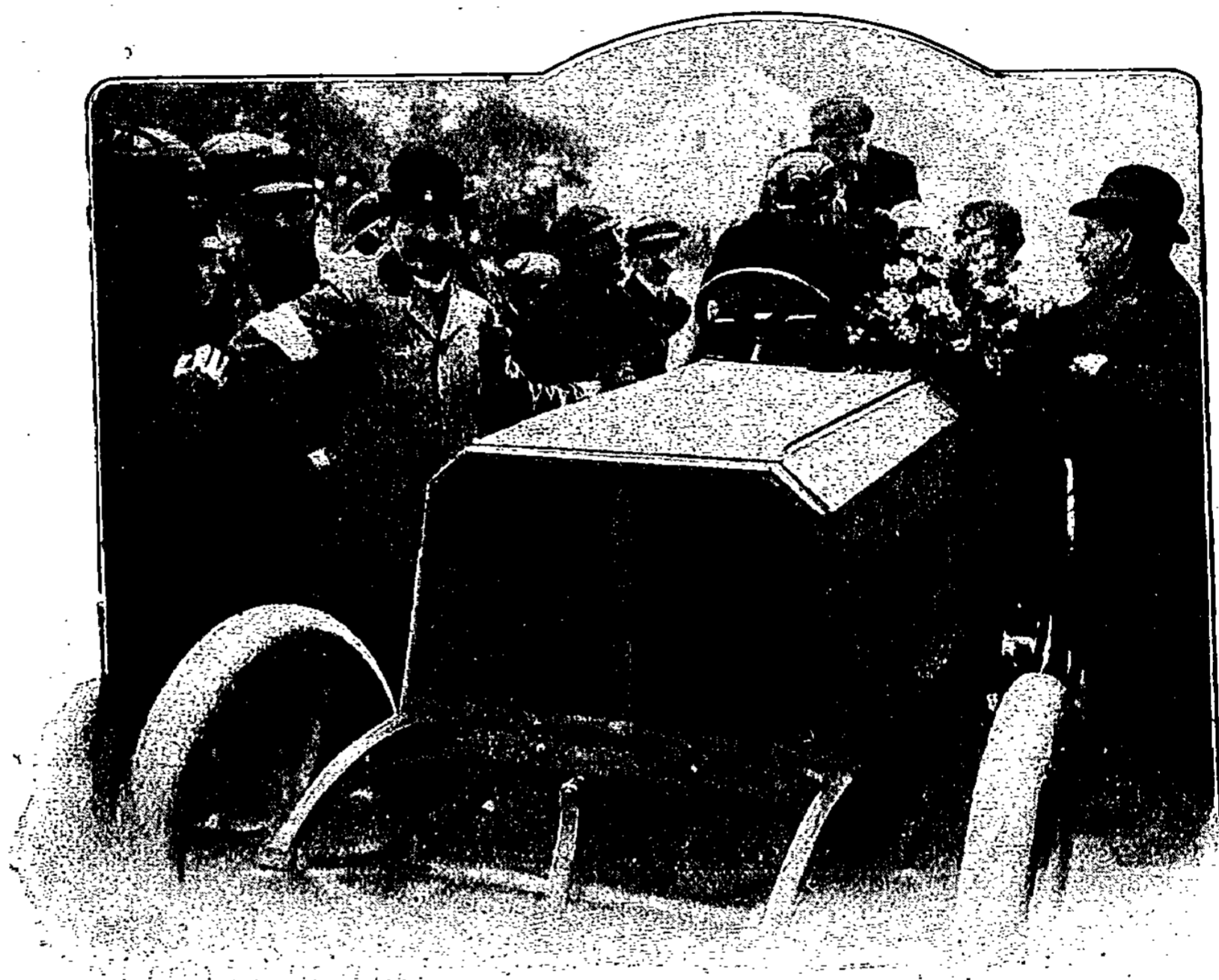
que prédisaient de bonnes âmes, et provoquèrent le résultat que l'on pouvait prévoir: un gros succès sans critiques ni récriminations possibles.

Cette course eut encore pour résultat d'augmenter le nombre des partisans des courses en circuit fermé sans neutralisations. A ce point de vue, le circuit des Ardennes était un autodrome parfait, si du moins l'autodrome doit être la route au sens strict du mot, avec des accidents divers, de l'imprévu et de belles lignes droites.

On applaudit la victoire du baron de Crawhez, sur une voiture Panhard et Levassor, munie de pneus Michelin, battant un des plus formidables lots de concurrents que l'on eût vu en course jusqu'alors, et faisant les 600 kilomètres de parcours sans arrêt à 87 de moyenne. Les hourras unanimes qui saluèrent son arrivée au poteau d'arrivée, le consolèrent d'avoir été

mis hors de course dans la même épreuve l'année précédente, alors qu'il tenait si vaillamment la tête.

Le Circuit des Ardennes comportait en réalité deux épreuves : l'une pour grosses voitures et voitures légères qui avaient à faire 500 kilomètres ; l'autre de 274 kilomètres pour voiturettes et motocyclettes. S'étaient engagés 57 véhicules dans la première et, dans la seconde, 62.



CIRCUIT DES ARDENNES

BARON P. DE CRAWHEZ (PANHARD-LEVASSOR, PNEUS MICHELIN)

La victoire de la Panhard, pilotée de Crawhez, n'en fut que plus méritoire. Michelin l'avait facilitée selon sa coutume. Au demeurant, l'éminent fabricant, au lendemain de cette course qui constituait pour les pneumatiques une épreuve d'endurance par excellence, où la victoire devait sans conteste appartenir au meilleur, se trouvait avoir fourni les trois vainqueurs, de Crawhez, Baras et Wagner.

Quant au second, Girardot, l'éternel second, sa marche, d'un bout à

l'autre de la course, fut merveilleuse de régularité. Il eut pour excuse d'avoir une voiture relativement faible : 40 chevaux.

Dietrich finissait troisième. Serpollet arrivait ensuite. On raconta que cette voiture Serpollet aurait pu mieux se classer si les exigences de la nature n'avaient forcé son conducteur, Le Blon, à s'arrêter quelques instants pendant le dernier tour. Mais que ne raconte-t-on pas ?

Le classement fut ainsi établi :

Grosses voitures : 1. de Crawhez (Panhard). — 2. Girardot (C. G. V.). — 3. de Brou (de Dietrich). — 4. Le Blon (Gardner-Serpollet). — 5. Béconnais (Darracq). — 6. Coppée (Germain). — 7. Voigt (C. G. V.). — 8. Guders (Pipe). — 9. Hautvast (Pipe). — 10. Sidney-Girling (Wolseley).

Voitures légères : 1. Baras (Darracq). — 2. Tavenaux (Gobron-Brillié). — 3. Cagno (F.I.A.T.). — 4. Osmont (Darracq). — 5. Hemery (Darracq).

Voiturettes : 1. Wagner (Darracq). — 2. Villemain (Darracq). — 3. Derris (de Boisse). — 4. Vilain (Prunel). — 5. Corre (Corre).

Motocyclettes : 1. Demeester (Griffon). — 2. André (Red-Star). — 3. Kmet (Antoine). — 4. Morno (Peugeot). — 5. Verchaer (Sarolea).

Château-Thierry et Gaillon. — Les épreuves « couplées »

Château-Thierry-Gaillon étaient devenues les épreuves de côte classiques de *l'Auto-Vélo*. Pour en augmenter l'intérêt, les temps des deux journées se combinaient pour permettre un classement général, bien que le départ soit donné « arrêté » à Château-Thierry et « lancé » à Gaillon.

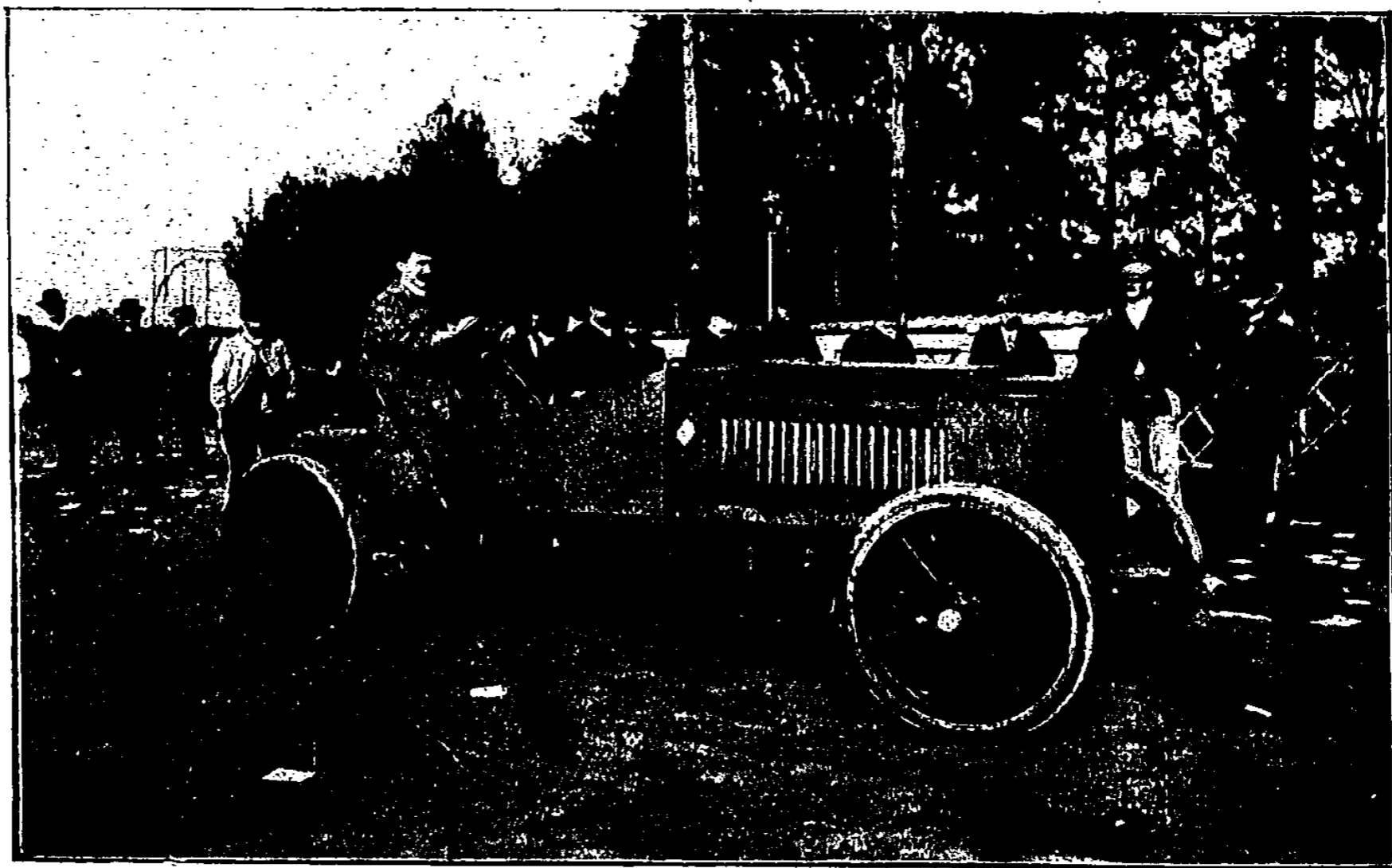
Gaudichard et Tampier, les excellents chronométrateurs, dont le travail est rendu aisé, grâce au nouvel appareil automatique Mors qui permet de téléphoner les départs au contrôle d'arrivée, président à l'épreuve de Château-Thierry, répartie sur deux journées à cause de la pluie qui empêche les grosses voitures d'établir leurs performances, à la suite des véhicules de tourisme et des motocycles.

La série des triomphes de Gobron-Brillié devait commencer dans cette rude côte, qui, par endroits, est inclinée à 9 p. 100. En effet, c'est là que Rigoly, sur une 100-chevaux, escalada la rampe à une vitesse moyenne de 80 kilomètres à l'heure, établissant le record en 45 s. 1/5 approché à 3/5 de seconde par son co-équipier Duray. D'autre part, la nouvelle marque Richard-Brasier, pour ses débuts, se classait avec Denjean première des voitures légères, et Wagner assurait à Darracq la victoire des voiturettes. Lamberjack était en tête des motocyclettes sur Griffon.

On se retrouvait quinze jours après à Gaillon, dans un brouillard formidable, en dépit duquel Brasier et Denjean décidèrent de tenter l'épreuve.

Mal en prit à ce dernier, Denjean, qui s'étant lancé pour effectuer un essai sans savoir si la route était libre, rencontre une charrette et fait, pour l'éviter, une embardée; il verse et se tue.

La course a lieu néanmoins, et c'est encore Rigoly, sur Gobron-Brillié, qui fait le meilleur temps, couvrant le kilomètre en 33 m. 3/5. D'ailleurs



COTE DE GAILLON

RIGOLY SUR GOBRON-BRILLIÉ

c'est la répétition, semble-t-il, de Château-Thierry. Duray est encore second.

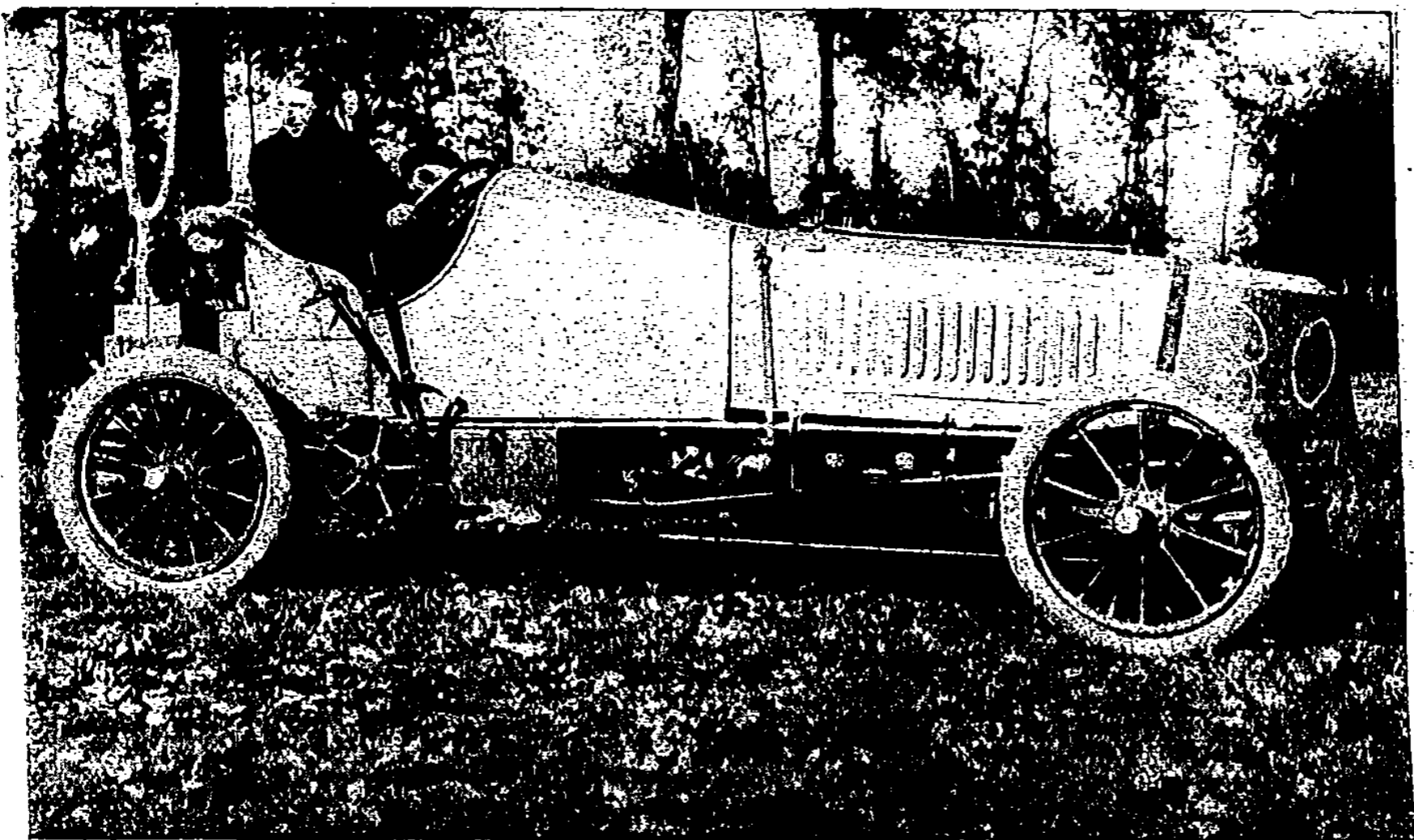
Wagner gagne avec sa Darracq la catégorie voiturettes. La motocyclette Griffon menée par Demeester est première. Seul, un nouveau concurrent, Hanriot, pilote une nouvelle concurrente, une voiture légère Bayard-Clément qui, montant à 94 à l'heure, bat de deux secondes l'ancien record de Rutishauser sur Serpollet, et remporte la Coupe des voitures légères, tandis que dans le classement général des deux journées, Rigoly et Duray sont bons premier et second avec leurs Gobron-Brillié. La marque triomphante devait gagner encore.

Le kilomètre à Dourdan et le record du monde

Nous manquons probablement d'épreuves.

Voici en effet qu'on imagine Dourdan.

A la vérité, cette route de Dourdan, la *route des records*, comme on l'avait baptisée, large et belle, qui s'étend en ligne droite entre deux ran-



DURAY SUR GOBRON-BRILLIÉ A DOURDAN
KILOMÈTRE LANCÉ EN 26 s. 2/5 (RECORD DU MONDE)

gées d'arbres magnifiques, se prêtait merveilleusement aux vitesses les plus fantastiques.

C'est sur cette route que, le 22 octobre 1903, le journal *le Monde sportif* organisa un critérium de vitesse. Ce jour-là, sur la route humide, on risqua quelques démarrages, mais à cause du mauvais temps, force fut de s'arrêter et de renvoyer l'épreuve à la semaine suivante.

Le 29 octobre, le temps étant enfin favorable, la course fut disputée, présentant l'habituel attrait de ces courses de vitesse où les plus puissantes voitures de course se donnent rendez-vous.

Dans les quatre catégories de voitures, les premiers dépassent 100 kilomètres de moyenne. Dans les voitures légères, la marque Richard-Brasier qui commence à faire parler d'elle, se taille la part du lion en enlevant les deux premières et la quatrième place.

Une fois de plus la marque Darracq justifie sa réputation en enlevant l'épreuve des voiturettes. Enfin, des marques de motocyclettes qui étaient là, représentées nombreuses, Griffon fut la plus heureuse, car elle obtint la première et la deuxième place. Mais le succès de la journée fut la belle envolée de la Gobron-Brillié menée par Duray. Elle battait, dans l'ordre : une voiture Gardner-Serpollet, une Mors et une Boyer, toutes voitures qui avaient déjà fait leurs preuves. Rarement victoire fut plus chaleureuse-



RELIABILITY TRIALS : AVANT LE DÉPART

ment accueillie, car elle achevait l'année par la plus belle série de victoires que puisse envier un constructeur. Le record du kilomètre lancé était battu, et le record du monde de 134 kilomètres que détenait cette voiture était porté par elle-même à 136 à l'heure.

Les mille milles en Angleterre

Avec leur esprit pratique, les Anglais eurent vite fait de trouver la formule parfaite de l'épreuve de tourisme. Les Reliability trials, cette expression intraduisible qui rend si bien en deux mots toute l'importance d'une épreuve, dont le but est de démontrer les qualités de résistance,

d'endurance et de perfection dans tous ses détails d'un véhicule de tourisme soumis aux conditions ordinaires du tourisme, eurent en Angleterre, aussi bien auprès du public que des constructeurs, tout le succès qu'ils méritaient.

Le parcours de mille milles était suffisamment long pour mettre à l'épreuve l'endurance des voitures.

Mais ce qui ne comptait pas au programme et qui vint rendre encore plus concluants les résultats fut le temps épouvantable qui accompagna cette épreuve en 1903.

Les difficultés de cette manifestation qui furent un enseignement pour tous les constructeurs d'outre-Manche confirmèrent la valeur de l'industrie anglaise et l'imposèrent à l'attention.

Les Salons à l'étranger et en France

Les expositions d'automobiles et les Salons qui sont le meilleur intermédiaire entre les clients et les constructeurs devaient fatalement progresser dans la même mesure que l'industrie automobile. Aussi les Salons, en 1903, furent-ils plus nombreux et plus importants que jamais. En Angleterre, le Stanley Club organise une exposition d'automobiles. Puis la station balnéaire de Brighton fait de même. Le Stanley



AFFICHE DE LA SIXIÈME EXPOSITION INTERNATIONALE
D'AUTOMOBILES

Show et le National Show donnent la plus grande importance à l'exposition des motocyclettes; mais le véritable Salon anglais est l'exposition organisée au Crystal Palace. Cette exposition dépassa de loin en 1903 tout ce que l'on avait fait jusque-là en Angleterre comme manifestation de l'industrie automobile. Outre les marques anglaises, elle comprenait, parmi les exposants, tous les noms connus sur le continent ou en Amérique.

En Belgique, le deuxième Salon, dont le succès est grandiose, prouve l'importance du développement de l'industrie belge.

A Amsterdam, le 6 février, s'ouvre une exposition d'automobiles et les affaires qui y sont traitées sont fort nombreuses.

Le roi de Saxe à Leipzig, l'empereur d'Allemagne à Berlin, patronnent les Salons et, par là, l'industrie automobile. Dans tous ces Salons, l'industrie française est brillamment représentée, ce qui ne l'empêche pas d'organiser en France des expositions à Marseille, à Nancy, à Reims.

Mais, comme toujours, toutes ces expositions sont éclipsées par le Salon de Paris.

En 1903, ce succès auprès de la foule fut plus grand que jamais. Les profanes s'extasiaient devant des carrosseries d'un luxe merveilleux. Au point de vue technique, pas de découverte sensationnelle qui doive révolutionner l'industrie automobile, mais les châssis nus révèlent aux yeux des examinateurs méticuleux mille perfections de détail.

Les organisateurs ont en outre institué des épreuves « utilitaires »; ce sont :

1° Un concours de phares; 2° un concours de mise en marche des moteurs; 3° un concours de regonflement de pneumatiques à l'aide d'appareils actionnés par le moteur lui-même. En outre, un concours de photographies et d'estampes.

Somme toute, ce Salon peut se résumer en trois formules :

Affluence incomparable de visiteurs, venus de tous les coins de la terre, qui font du Salon la véritable foire automobile du monde; pour les voitures exposées, un luxe extraordinaire et des progrès de construction indiscutables; enfin, pour les constructeurs, un chiffre d'affaires traitées laissant loin derrière lui ceux des années précédentes.

CHAPITRE XXVII

Paris-Madrid (1903). — Le Circuit d'Irlande

La fin des courses de vitesse sur route? Paris-Madrid. — La gigantesque épreuve et les malheurs. — L'organisation. — Routes et pressentiments. — Les touristes. — Le départ des coureurs. — Incidents. — Accidents. — Interdictions gouvernementales. — Michelin triomphe encore : son épopée. — Le roi des pneus et le pneu des rois. — La maison Renault frères. — La quatrième Coupe Gordon-Bennett. — Le Circuit d'Irlande. — Incendie de Caunstadt. — Avant l'épreuve. — La course se dispute. — Victoire de Jenatzy. — La Coupe passe en Allemagne.

La fin des courses de vitesse sur route? Paris-Madrid. — La gigantesque épreuve et les malheurs

Au début de l'année 1903, les automobilistes en général et particulièrement les partisans des courses de vitesse étaient, comme on l'a vu, plongés dans la désolation. Systématiquement, les pouvoirs publics refusaient les autorisations nécessaires. D'un trait de plume, le ministre avait déjà supprimé la course de Pioule, puis les épreuves diverses de la semaine de Pau.

Cependant, l'Automobile-Club de France organisait la course Paris-Madrid! Du gouvernement espagnol les autorisations nécessaires avaient été vite obtenues. Il n'en fut pas de même avec le gouvernement français. On demeura longtemps dans l'incertitude, et, quelques jours avant l'épreuve, l'Automobile-Club ne prenait, vis-à-vis des concurrents, que l'engagement formel de la course « Irun-Madrid ».

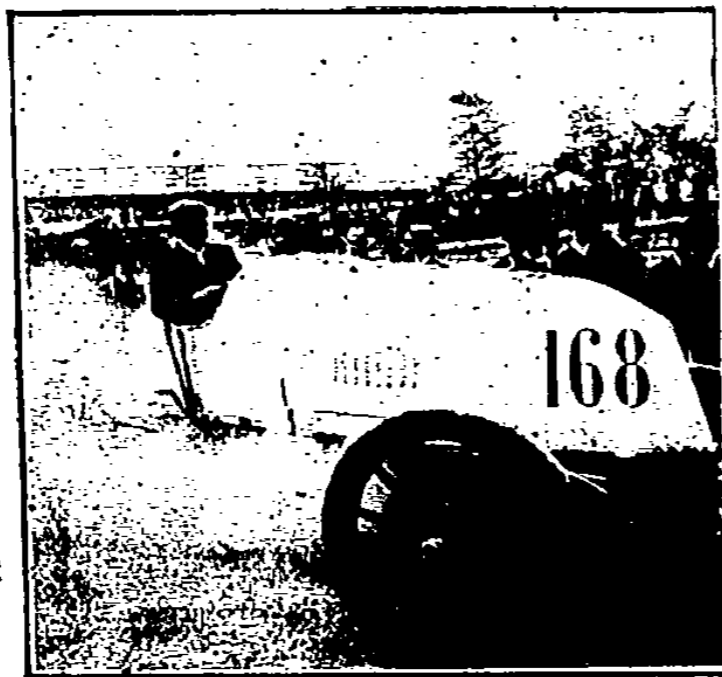
Enfin, après des démarches nombreuses et pressantes de la part des personnalités marquantes du monde automobile et politique, l'autorisation de courir en France fut accordée.

Pour une fois, les prophètes de malheur eurent raison. Les accidents furent nombreux. Il y eut des morts et des blessés, non pas seulement parmi les coureurs, mais parmi les spectateurs.

Et, dès lors, on put croire que c'en était fait définitivement des courses d'automobiles sur route, car ce navrant Paris-Madrid produisait l'effet contraire à celui qu'en attendaient ses organisateurs.

L'organisation. — Routes et pressentiments

Et cependant jamais course d'automobile n'obtint pareille popularité auprès du public ; jamais épreuve ne provoqua, parmi les constructeurs, pareille émulation. Émulation d'autant plus méritoire qu'elle était désintéressée, car les prix accordés aux vainqueurs étaient infimes, comparativement aux frais et les concurrents ne devaient compter que sur le bénéfice moral de leurs victoires éventuelles.



GABRIEL
(NAPIER)

Le règlement de la course fut arrêté dès les premiers jours de février par l'Automobile-Club de France, de concert avec le royal Automobile-Club d'Espagne.

En dehors du classement individuel de chaque véhicule, on décida qu'il serait procédé à un classement par équipes. A

cet effet, dans chaque catégorie, les constructeurs pouvaient désigner parmi les véhicules de leur marque engagés, quatre d'entre eux, qui constitueraient l'équipe de leur maison.

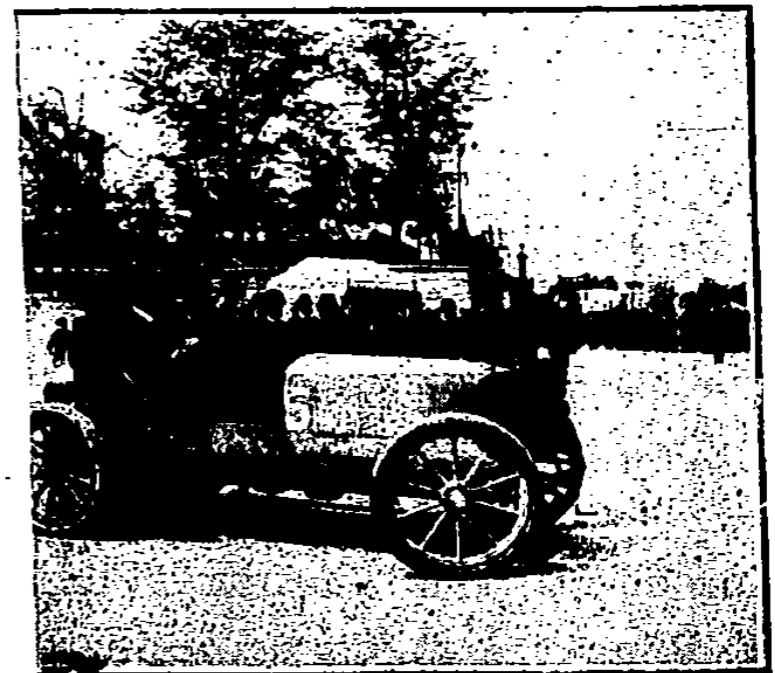
L'épreuve devait se courir en trois étapes qui étaient : Paris-Bordeaux, Bordeaux-Vittoria et Vittoria-Madrid, soit sur une distance totale de plus de 4 380 kilomètres.

Sur une pareille longueur de parcours, on ne pouvait songer à faire subir à la route de préparation spéciale.

Et celle-ci fut, avant la course, l'objet de toutes sortes de commentaires élogieux ou défavorables selon l'impression de ceux qui la parcouraient.

Les organisateurs en général, qui l'apprécièrent en touristes la jugèrent bonne; en revanche, les coureurs étaient moins optimistes.

Somme toute, la route était en grande partie dure et la voiture victo-



AU DÉPART
LOIRHAINE-BARRON

rieuse serait, disait-on, non pas la plus rapide, mais celle qui allierait à la vitesse, la plus grande robustesse d'organes.

Le soir qui vit la clôture définitive des engagements, trois cent quatorze véhicules se trouvèrent engagés et les droits d'inscription s'élevaient à une somme de plus de 70 000 francs. Ces chiffres en disent plus que tout commentaire. La maison Mors, entre autres, avait engagé quatorze grosses voitures ; les Dietrich, douze ; les Panhard, quinze ; Mercedes, quatorze.

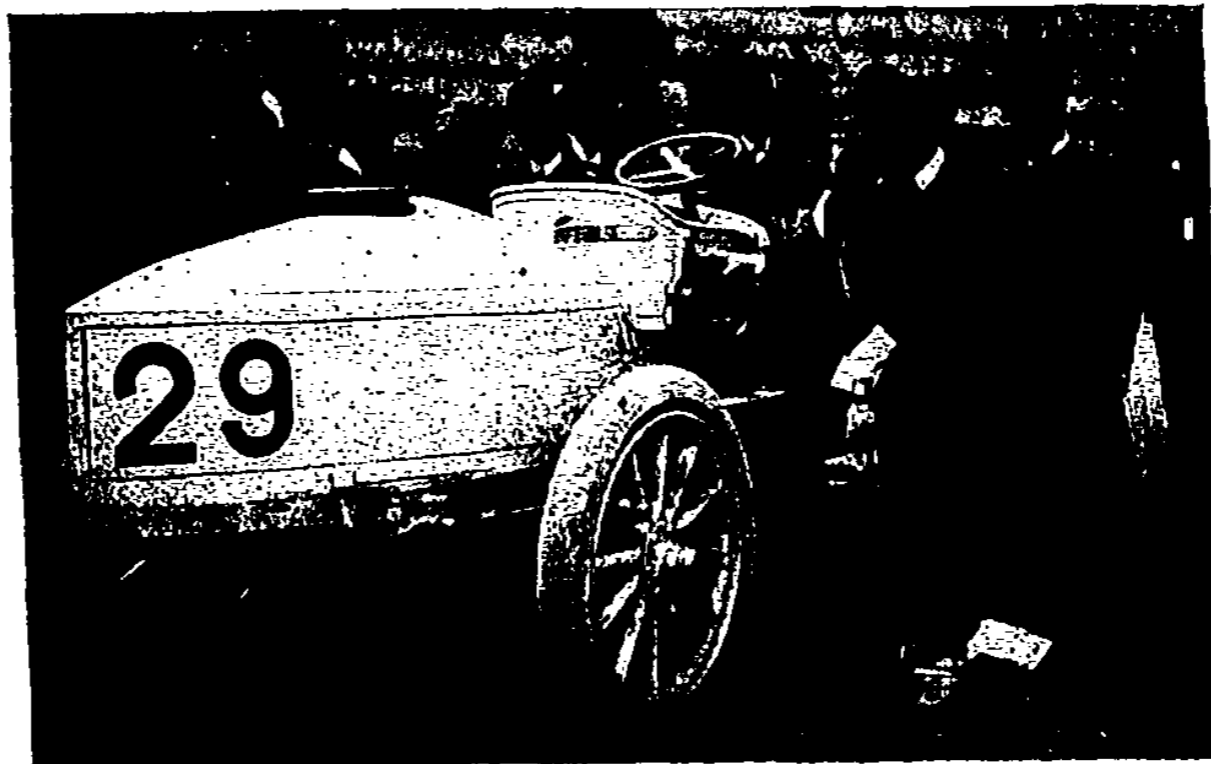
Les touristes

Un des à-côtés de l'épreuve et qui n'était pas dépourvu d'intérêt, fut la caravane de touristes qui accompagnèrent la course.

Soixante et une voitures, depuis les 40-chevaux jusqu'aux plus modestes 7-chevaux, prirent le départ à la place de la Concorde, quatre jours avant les voitures de course. Les touristes devaient également faire le parcours de Paris-Madrid. Mais il le firent à leur façon, par le chemin des écoliers, passant par le centre de la France et l'Auvergne, ayant le temps d'excursionner et de pousser des pointes en dehors de leur itinéraire. On sait d'ailleurs qu'ils furent les seuls à accomplir le trajet de Paris à Madrid. Ils atténuèrent par leur présence la déception des Espagnols qui s'étaient apprêtés à fêter les coureurs par une série de fêtes dont l'éclat promettait d'être incomparable.

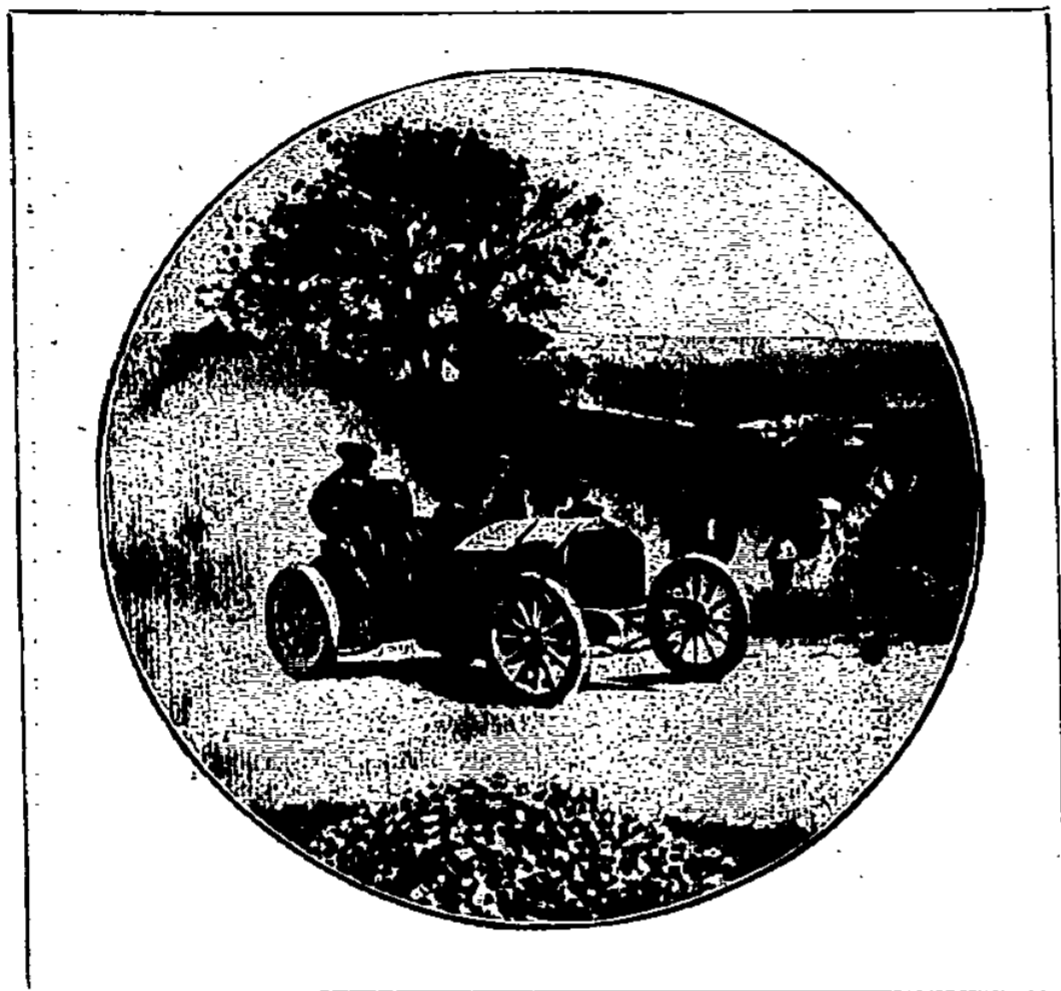
Le départ des coureurs. — Incidents. — Accidents

Le dimanche 24 mai, vers trois heures du matin, à la sortie de Versailles, fut donné le premier départ, à une minute d'intervalle. D'abord ce furent les grosses voitures, puis les voitures légères, enfin, en dernier lieu, les voiturettes et les motocyclettes. La route avait été formellement interdite à toute autre voiture que les engins de course.



M^{me} DU GAST
(VOITURE DE DIETRICH) (La Vie automobile)

On a bien souvent épilogué sur cette course Paris-Madrid. Ce qu'il y a de certain, c'est que l'enthousiasme qu'elle suscita dans le public fut colossal. On estima à cent mille le nombre des personnes qui se transportèrent de toutes parts autour de la pièce d'eau des Suisses, à Versailles, où se donnait le départ. A 3 h. 45, Jarrott sur sa Dietrich, à qui le sort avait donné le numéro 1, partait au milieu des acclamations de la foule, et de



BARON P. DE GATERS
A LA COTE DE PÉTIGNAC (GIRONDE)

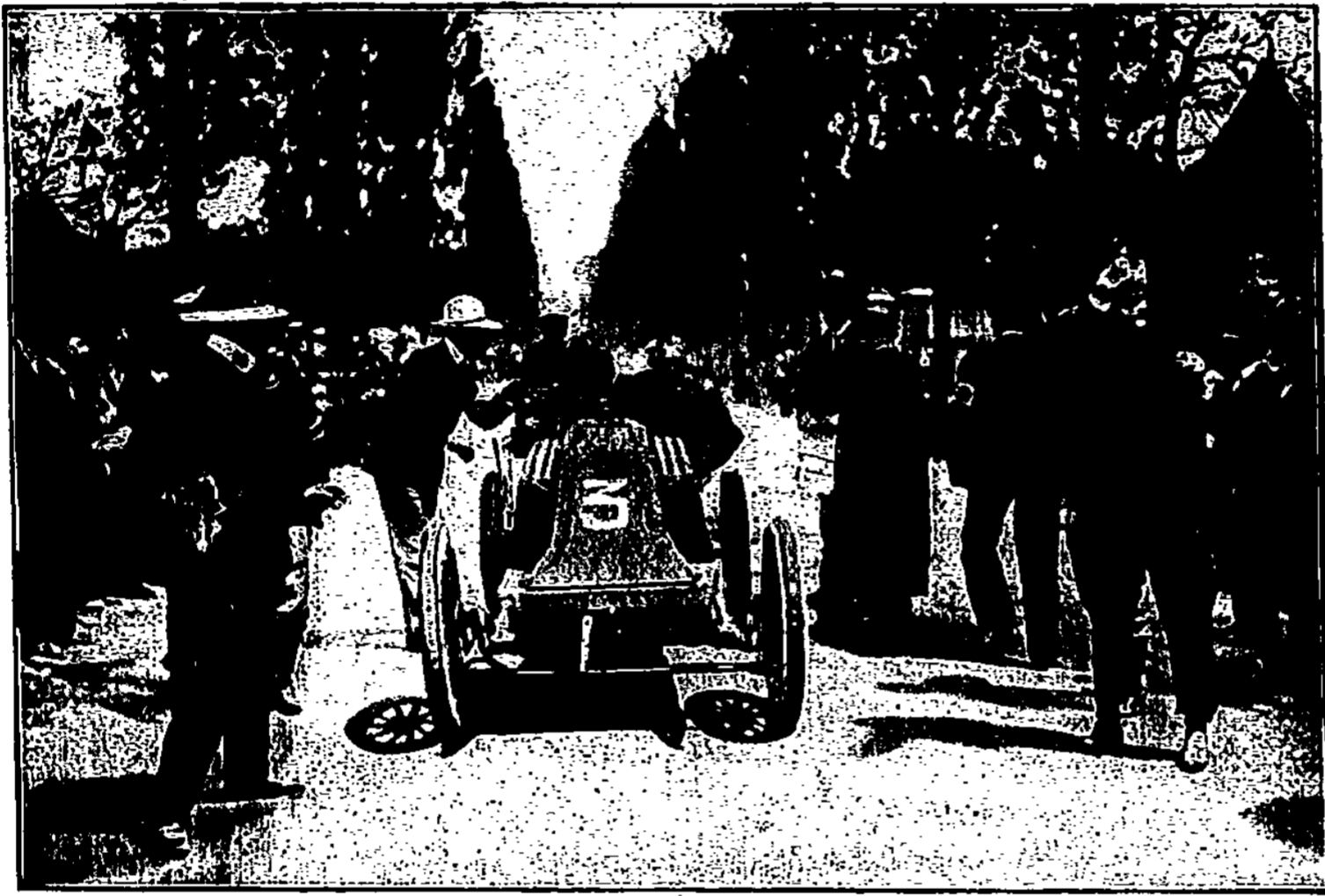
minute en minute, tous les concurrents s'élançaient. Sur les 550 kilomètres du parcours, on retrouvait la même affluence, surtout aux endroits où l'on pensait que la nature du terrain permettrait aux concurrents d'atteindre les plus grandes vitesses. Malheureusement, le service, d'ordre, en maints endroits, laissa à désirer : gendarmes et pompiers furent plus occupés à voir la course qu'à maintenir la foule sur les bas côtés de la route.

Il en résultait pour les concurrents, comme l'expliqua un reporter, la perpétuelle appréhension, qui ne fut hélas que trop justifiée, d'avoir constamment devant les yeux une route barrée par le public dont l'imprudence n'a d'égale que son ignorance du danger.

Depuis Chartres, L. Renault tint constamment la tête, et son arrivée à Bordeaux fut chaudement acclamée. Derrière lui suivaient, dans un ordre que les incidents inséparables de la course modifiaient à tout instant, Jarrott, Gabriel, Salleron qui, avec leurs Mors, vont être premier et troisième du classement général, Baras, de Crawhez, etc. Les voitures, aussitôt arrivées à Bordeaux, se rendaient à l'Exposition située aux Quinconces, et toute l'après-midi, la foule ne cessa de défiler devant les puissants engins de course.

Le soir, la réception organisée à l'A. C. bordelais fut empreinte de tristesse, car on connaissait les accidents qui endeuillaient l'épreuve.

La liste de ces accidents est longue et douloureuse : c'est, tout d'abord, la voiture de Gras, aplatie contre la barrière d'un passage à niveau. Par miracle, son conducteur est indemne. Puis, auprès de Couhé-Vérac, c'est le choc terrible contre un arbre qui laisse le malheureux Marcel Renault inanimé, la mort ne devant faire son œuvre que quarante-huit heures plus tard. A l'entrée d'Angoulême, M. G. Richard brise sa voiture contre une charrette. A Angoulême encore, un soldat se précipite pour sauver une



LOUIS RENAULT

(RENAULT FRÈRES, PNEUS MICHELIN)

fillette qui allait être écrasée. Son dévouement lui est fatal. Il est tué pendant que la voiture, qui a fait une embardée, cause deux morts.

A Saint-Pierre-du-Palais, Stead fait panache et est blessé. Près de Libourne, Lorraine-Barrow, malade depuis le départ et qui ne restait au volant que par un prodige d'énergie, voulant éviter un chien, butte à plus de 100 à l'heure contre un arbre. Son mécanicien est tué sur le coup. Lui-même, projeté dans un fossé, contracte une pneumonie qui l'enlèvera en quelques jours. Le motocycliste Lesna tombe à un passage à niveau et se brise la rotule.

L'un des concurrents, M. Mouter, qui se classa dixième, raconte ainsi un accident dont il fut témoin :

La voiture de M. Delaney fit panache et par un prodige d'équilibre resta suspendue en haut d'un talus. Les deux hommes, emboîtés dans leur siège, ont dû être retirés de dessous le véhicule où ils ont passé un moment critique. A peine en sont-ils sortis, tout étonnés de se trouver sains et saufs, que M. Delaney se met à la recherche de son appareil photographique qu'il retrouve intact. Il écarte les curieux et prend quelques clichés de l'accident, à la stupéfaction des spectateurs certainement plus émus que lui.

Enfin tout le monde connaît l'acte généreux de Mme Du Gast, qui pilotait une Dietrich, abandonnant la course, alors qu'elle avait merveilleusement marché jusqu'alors, et qu'elle avait une chance de premier ordre de se classer au nombre des vainqueurs, pour porter secours à un concurrent blessé ; et son cas ne fut pas isolé.

Interdictions gouvernementales

Le soir même du 24 mai, le gouvernement prenait la décision d'interdire la continuation de la course et en même temps qu'il la notifiait au gouvernement espagnol, il faisait parvenir aux autorités de Bordeaux des ordres en conséquence. Les accidents qui s'étaient produits forçaient le ministre de l'intérieur à prendre ce parti et l'on apprit bientôt que le gouvernement espagnol adoptait la même mesure sur son territoire.

La course était donc achevée.

Le départ de Bordeaux s'effectua dans des conditions presque grotesques, et n'étaient les douloureux souvenirs qui obsédaient les esprits, chacun se fut amusé de l'excès de précautions prises à ce propos.

Conformément aux ordres reçus, la municipalité bordelaise avait fait mettre les scellés sur tous les véhicules. Laissons la parole à un journal sportif de l'époque :

Sur le cours du 30 Juillet qui mène des Quinconces à la place de la Comédie, on a vu défilé d'étranges cortèges, en général composés ainsi : une rosse étiquée attelée à un fiacre, dans le fiacre un agent commis à la garde de l'auto, et derrière le fiacre, attachée avec une corde, une 80 ou une 100 chevaux. Le commissaire central, entouré d'une escorte d'agents ne consent à délivrer le véhicule que sur un engagement formel de le conduire au train.

Ainsi, la plupart des voitures furent expédiées par le chemin de fer ; à peine quelques-unes revinrent par la route à petite allure.

Ainsi finit Bordeaux-Paris par le lamentable défilé de voitures remorquées comme des prisonnières à travers les rues de Bordeaux.

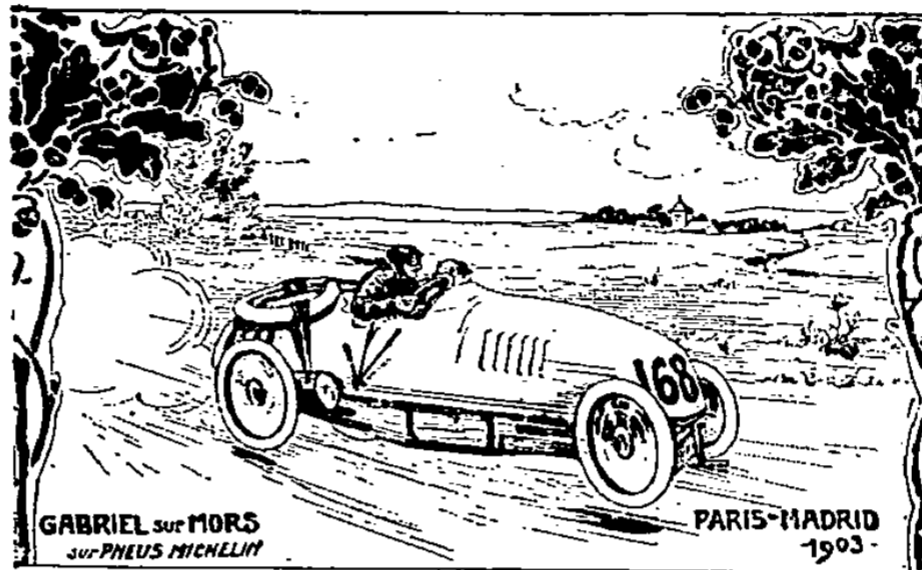
L'émotion soulevée par cette épreuve devait, du reste, avoir sa répercussion à la Chambre.

La discussion fut heureusement menée avec modération et l'essor de

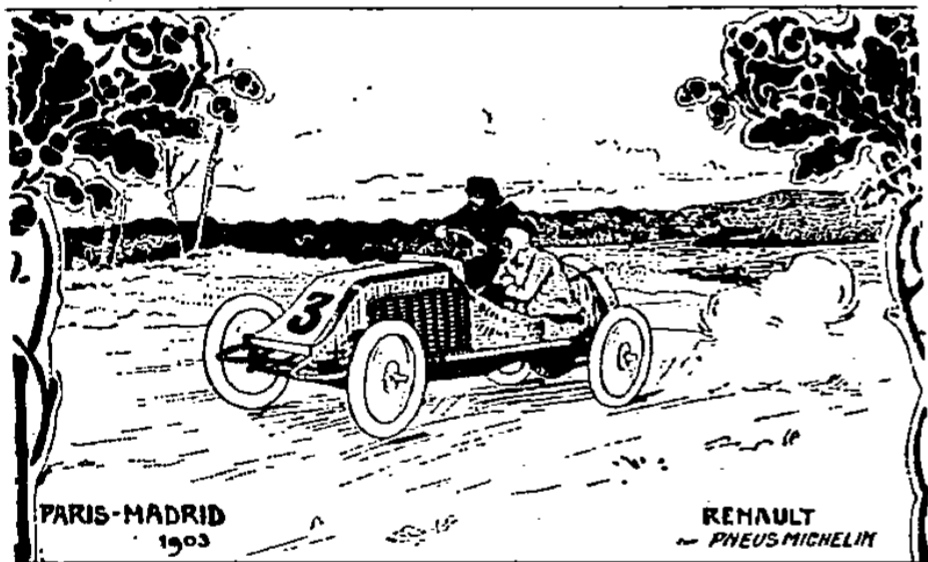
l'industrie automobile ne fut pas affecté par des mesures draconiennes que l'on pouvait redouter.

M. Maenhaut, député belge, interpella le gouvernement de Belgique, pour savoir s'il n'y avait pas lieu de voir s'établir une entente internationale pour interdire les courses d'automobiles. Encore une fois, la discussion eut une issue favorable à l'industrie automobile et le succès du Circuit des Ardennes fut la meilleure réplique au pessimisme qu'avait fait naître Paris-Madrid.

Le classement de la première étape, à qui l'on conserva le nom de course Paris-Madrid, s'établit ainsi qu'il suit :



Grosses voitures : 1. Gabriel (Mors, pneus Michelin), en 5 h. 13 m. 31 s., en déduisant le temps des neutralisations, moyenne à l'heure : 103 km. — 2. Salleron (Mors), 5 h. 46 m. 4 s., moy. : 95 km. — 3. Jarrott (de Dietrich), 5 h. 51 s. 55 m., moy. : 94 km. — 4. Warden (Mercedes), 5 h. 56 m. 30 s., moy. : 92 km. 1/2. — 5. de Crawhez (Panhard-Levassor), 6 h. 1 m. 8 s. — 6. Voigt (C. G. V., 6 h. 1 m. 9 s. — 7. Gasteaux (Mercedes), 6 h. 8 m. —



8. Ach. Fournier (Mors), 6 h. 11 m. 39 s. — 9. Rougier (Turcat-Méry), 6 h. 16 m. 7 s. — 10. Mouter (de Dietrich), 6 h. 17 m. 54 s. — 11. Jenatzy (Mercedes). — 12. Max (Mercedes). — 13. Le Blon (Serpellet). — 14. Berteaux (Panhard-Levassor). — 15. Augières (Mors). — 16. Chanliaud (Serpellet) — 17. Braun (Mercedes). — 18. Teste (Panhard-Levassor). — 19. Lavergne (Mors). — 20. Rigoly (Gobron-Brillié).

Voitures légères : 1. L. Renault (Renault, pneus Michelin), en 5 h. 33 m. 59 s., moy. : 97 km. — 2. Baras (Darracq), 6 h. 12 m. 49 s., moy. : 79 km. — 3. Page (Decauville), 6 h. 15 m. 98 s. — 4. Hemery (Darracq), 6 h. 52 m. 33 s. — 5. Pellisson (de Dion-Bouton), 7 h. 12 m. 43 s. — 6. Théry (Decauville), 7 h. 13 m. 16 s. — 7. Edmond (Darracq); 8 h. 0 m. 34 s. — 8. Sincholle (Darracq), 8 h. 4 m. 7 s. — 9. Osmont (Darracq), 8 h. 29 m. 40 s. — 10. Bardin (de Dion-Bouton), 8 h. 30 m. 13 s. — 11. Giraud (C. G. V.). — 12. Rasson (Clément). — 13. Simon (Ader). — 14. Valentin (Ader). — 15. Chenu (Chenu); 16. Loste (C. G. V.). — 17. Versein (Motobloc). — 18. d'Hespel (d'Hespel). — 19. Storero (Fiat). — 20. Dombret (Motobloc).

Voiturettes : 1. Masson (Clément), 7 h. 19 m. 59 s., moy. : 75 km. — 2. Barillier (Georges

Richard, pneus Michelin), 7 h. 39 s. — 3. Wagner (Darracq), 7 h. 47 m. 12 s. — 4. Com-
bier (G. Richard), 8 h. 7 m. 26 s. — 5. Holley (de Dion-Bouton), 8 h. 22 m. 19 s. —
6. Legras (Passy-Thellier), 8 h. 24 m. 56 s. — 7. Maurice Fournier (Clément). — 8. Birn-
baum (Ader). — 9. Vilain (Prunel). — 10. Villemain (Darracq).

Motocyclettes : 1. Bucquet (Werner, pneus Michelin), en 8 h. 55 m. 1 s., moy. :
68 km. 900. — 2. Demeester (Griffon), 9 h. 3 m. 44 s. — 3. Jollivet (Griffon). — 4. Cissac
(Peugeot). — 5. Lanfranchi (Peugeot). — 6. Dery (Clément). — 7. Griet (Griffon). — 8. Momo
(Peugeot). — 9. Maillard (Werner). — 10. Prost (Doué).

Le classement général donnait :

1. Gabriel (g. v. Mors, pneus Michelin). — 2. L. Renault (v. l. Renault frères). — 3. Sal-
leron (g. v. Mors). — 4. Jarrott (g. v. de Dietrich). — 5. Warden (g. v. Mercédès). —
6. De Crawhez (g. v. Panhard-Levassor). — 7. Voigt (g. v. C. G. V.). — 8. Gasteaux (g. v.
Mercédès). — 9. Achille Fournier (g. v. Mors). — 10. Barras (v. l. Darracq).

Michelin triomphe encore. — Son épopée.

— Le roi des pneus et le pneu des rois

De fantastiques vitesses furent, comme on le voit, encore réalisées dans
cette épreuve, et l'on peut attribuer à ces résultats la prodigieuse poussée
de l'automobilisme à dater de cette époque, poussée que n'enrayèrent
point les douloureux accidents. Il se trouva que Michelin, fournisseur
attitré des premières marques, avait assuré la victoire de Gabriel, celle de
Louis Renault, de Baras, de tous les gagnants. A la vérité, c'était chose à
prévoir... Michelin avait fourni la quasi-totalité des concurrents.

Quelle épopée glorieuse que celle de cette maison Michelin !

A l'issue du Paris-Bordeaux 1895, Michelin avait triomphé du scepti-
cisme des principaux constructeurs.

L'idée était lancée dès ce moment. Aussi, l'année suivante, 1896, après
quelques épreuves partielles, dans la grande course Paris-Marseille et
retour, sur quatorze partants, la moitié exactement, dont les voitures de
Dion et Bollée, étaient montées sur les nouveaux pneus. C'était déjà une
première victoire, qui fut d'ailleurs confirmée par ce fait que la plupart
des machines montées en pneus Michelin parvinrent au poteau d'arrivée.
Il y avait donc de grands progrès accomplis depuis l'année précédente.

Les moindres incidents de course, d'ailleurs, furent pour la maison
Michelin de précieuses indications dont elle sut profiter, et l'examen des
pneus qui avaient subi l'épreuve fut pour elle une source de perfection-
nements. A partir de ce moment, elle put fabriquer des pneumatiques
capables de permettre aux voitures des vitesses beaucoup plus grandes.

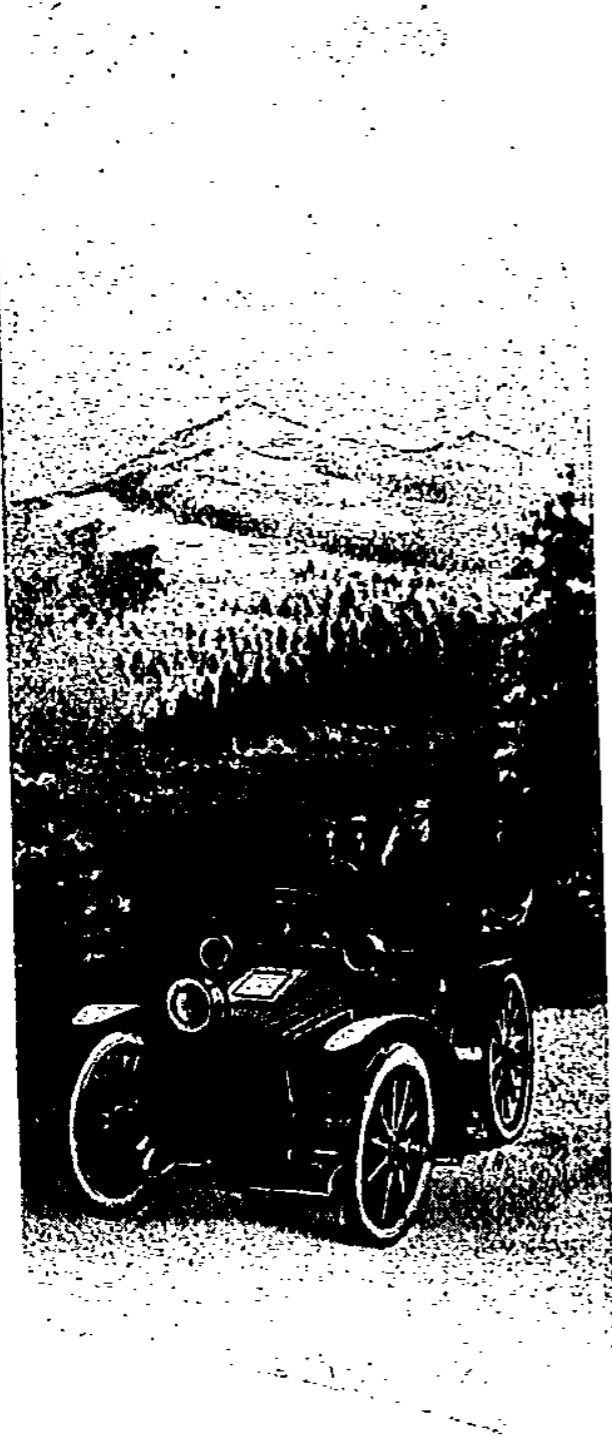
Ainsi, en 1897, dans l'épreuve Marseille-Nice, M. André Michelin, dans
un break à vapeur de 2 000 kilogrammes, parvint à dépasser en palier la

vitesse de 52 kilomètres à l'heure. Avec cette même voiture, il fit l'ascension de la célèbre rampe de la Turbie, qui a 17 kilomètres de long, à une vitesse de 34 km. 400. Et ce résultat fut si frappant, que le comte de Dion, bien compétent en la matière, exprima l'opinion générale en disant : « Nous faisons la locomotive ; c'est Michelin qui fait les rails ».

La cause du pneumatique paraissait définitivement gagnée, et avec elle, celle de l'automobile,

car les moteurs les plus délicats pouvaient, sans danger pour leurs fragiles organes, se monter sur cette suspension *aérienne* parfaite, en même temps que les plus passionnés de confortable n'avaient rien à redouter des heurts et des cahots, même en vitesse.

Ces résultats, et la confiance dans le pneumatique qui était née dans l'esprit des constructeurs, firent que, dans les années suivantes, les épreuves se multiplièrent considérablement. Ainsi, en 1898, on ne compte



S. M. LE ROI D'ITALIE
(PANHARD-LEVASSOR, PNEUS MICHELIN)



S. M. LE ROI D'ESPAGNE
(PANHARD-LEVASSOR, PNEUS MICHELIN)

pas moins de vingt-huit épreuves. L'épreuve Marseille-Nice, courue cette année, fut une grande victoire pour le pneumatique, puisque, dans cette course, les vingt premières voitures arrivées étaient sur pneus Michelin.

Dans l'épreuve Paris-Bordeaux qui suivit, il est intéressant de noter que le chevalier de Knyff, gagnant de l'épreuve, fit les 573 kilomètres du parcours en 15 h. 15 m., alors que trois années auparavant, il avait fallu

à M. Levassor, pour parcourir la même distance, 22 h. 25 minutes. M. de Knyff était sur pneus Michelin, M. Levassor sur caoutchoucs pleins.

Dans cette même année 1898, les épreuves commencent à devenir internationales. La première fut Paris-Amsterdam, qui provoqua chez les constructeurs un redoublement d'activité. Dans cette course, nous voyons disparaître la direction à barre qui cède sa place à la direction à volant. De même, la vitesse devenant plus grande, les voitures s'allongent et le centre de gravité en est abaissé. La vitesse moyenne de Charron, le vainqueur de Paris-Amsterdam, fut de 44 km. 700 à l'heure.

L'impulsion donnée à l'industrie automobile par la course Paris-Amsterdam fut grande. En 1899, les moteurs de 10 à 14 chevaux apparaissent dans la course Nice-Castellane. De même, on commence à tenter des records de vitesse, les pneus permettant de risquer les grandes allures, C'est ainsi qu'à cette époque, sont battus les records du kilomètre en 34 secondes, soit à 106 kilomètres à l'heure pour les voitures électriques, et en 58 secondes, soit à 62 kilomètres à l'heure, pour les voitures à pétrole.

En mai 1899, l'épreuve de Paris-Bordeaux réunit les véhicules allant jusqu'à 20 chevaux. Charron gagna l'épreuve à une vitesse moyenne de 48 km. 200 à l'heure. Il est intéressant de noter aussi que 16 voitures firent la course complète, sur lesquelles 10 étaient munies de pneus Michelin, dont les quatre premières.

Dans la même année, il y eut la course du Tour de France, que gagna de Knyff, avec une moyenne de 51 km. 100 à l'heure. La victoire du pneumatique Michelin était si complète à cette époque que, dans le Tour de France, sur trente-deux voitures engagées, trente et une en étaient munies.

En 1900, nous allons voir s'augmenter, dans de très fortes proportions, les vitesses moyennes. Ainsi, dans le Meeting de Pau, M. de Knyff se classe le premier, avec une vitesse moyenne de 70 kilomètres à l'heure. Le même M. de Knyff, dans l'épreuve Nice-Marseille, arrive premier à une vitesse de 51 km. 187 à l'heure. Pareil parcours avait été accompli deux ans auparavant, par Charron, qui avait fait du 32 kilomètres à l'heure. On voit donc quels progrès avaient été réalisés.

C'est également en juin de la même année, que fut disputée pour la première fois la Coupe Gordon-Bennett. Elle fut gagnée par Charron sur pneus Michelin.

En 1901, Paris-Bordeaux et la Coupe Gordon-Bennett confondues, se coururent le 29 mai. Fournier arriva premier, battant le temps du Sud-Express, à la vitesse de 85 kilomètres à l'heure, sur pneus Michelin. Dans la même épreuve, également sur pneus Michelin, la Coupe Gordon-Bennett fut enlevée par Girardot.

Le 29 juin, se courut Paris-Berlin, où on fit des voitures de 30 et jusqu'à 35 chevaux, Fournier fut encore vainqueur de cette épreuve, en accomplissant les 1 106 kilomètres qui séparent les deux capitales, à la vitesse de 71 km. 125 à l'heure. Sur cinquante et un arrivants, la maison Michelin en comptait quarante-quatre montés sur ses pneus, parmi lesquels les six premiers de chaque catégorie.

Nous avons vu qu'en 1897, M. André Michelin fit l'ascension de la célèbre rampe de la Turbie à une vitesse de 34 km. 400 à l'heure. Au début de 1902, dans la même course de la Turbie, Gabriel escalade la fameuse rampe à 60 kilomètres à l'heure.

La même année, eut lieu la course de Paris-Vienne, les 1 080 kilomètres de ce très dur parcours furent franchis à une vitesse de 68 km. 426 à l'heure.

En 1903, la force des engins mis en ligne a augmenté dans des proportions formidables ; on y voit couramment des véhicules de 90 et 100 chevaux et déjà on espère arriver aux 120 kilomètres à l'heure.

Avec 1904, dans Paris-Madrid et dans le Circuit des Ardennes, le pneu Michelin ne cesse de révéler ses progrès constants.

C'est pourquoi, au lendemain du Circuit d'Irlande qui va se disputer, Michelin ayant collaboré à la victoire de de Knyff, classé premier de l'équipe française, le Comité de l'Automobile-Club de France sera bien inspiré en priant son président d'adresser aux prestigieux industriels de Clermont-Ferrand, l'élogieux hommage suivant :

AUTOMOBILE-CLUB DE FRANCE

6, PLACE DE LA CONCORDE, 6

Messieurs Michelin et C^{ie}, 103, boulevard Pereire,

Messieurs,

Dans sa dernière séance, le Comité m'a prié de vous transmettre les vifs remerciements de l'Automobile-Club de France pour le dévouement que vous avez bien voulu



LA POPULARITÉ !

TOUT LE MONDE CONNAIT HEBBENDUM
LE PNEU MICHELIN !

Paris, le 9 octobre 1903.

apporter à la défense de nos intérêts lors de la Coupe Gordon-Bennett en juin dernier.

Nous apprécions hautement les sacrifices que vous vous êtes imposés en vue de soutenir la réputation de l'industrie automobile française, et j'ai le plaisir de vous annoncer que le Comité vous a décerné à cette occasion et par acclamation la grande plaquette de l'Automobile-Club de France.

Recevez, Messieurs, l'expression de mes sentiments les meilleurs et les plus distingués.

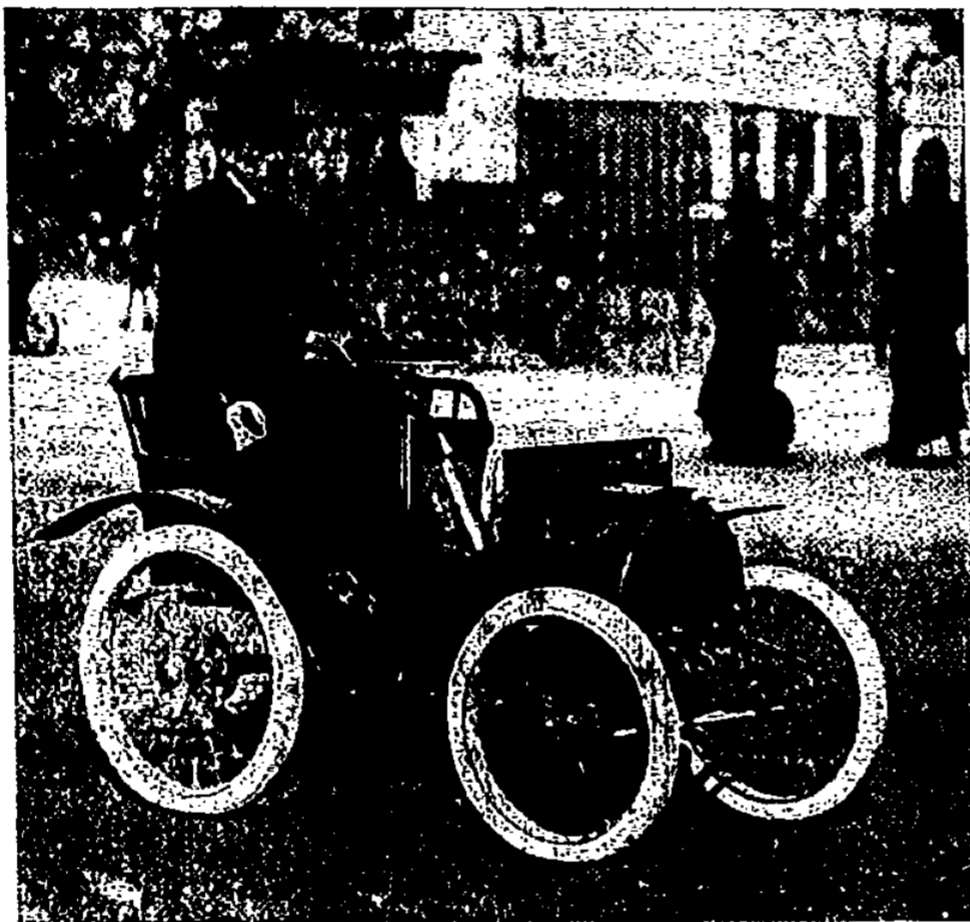
Le président,
Baron de ZUYLEN.

La maison Renault frères

A ces pages de gloire, il convient, hélas ! d'ajouter une page de deuil. Entre autres victimes innocentes, le sort aveugle avait irrémédiablement

frappé, en la personne de Marcel Renault, une famille unie et une maison appelée au plus grand avenir, qui possédait déjà d'ailleurs un magnifique passé.

Au lendemain de la mort de leur père en 1891, Fernand et Marcel Renault prenaient la direction de la maison de draperies dont ils héritaient, tandis que leur plus jeune frère, Louis Renault, encore au collège, déclarait dès cette époque que, ses goûts l'attirant vers la mécanique, il ne ferait point de commerce mais serait ingénieur.



LA PREMIÈRE VOITURETTE
DE LOUIS RENAULT

Ayant d'abord pensé à se présenter à l'École centrale, Louis Renault, que sa timidité plus que ses aptitudes faisait faire fi des examens, renonçait à son projet et s'installait à Billancourt dans la propriété de ses parents où il s'aménagea un petit atelier.

Cycliste fervent, il fut, dès son apparition, gagné à la cause de l'automobile et devint un adepte du tricycle à pétrole, qu'il étudia, non pas en amateur, mais en chercheur soucieux de l'améliorer. Après une année d'essais peu concluants, en février 1899, Louis Renault, inspiré, prenait l'un des plus fameux brevets de l'industrie automobile :

« Le brevet de la prise directe par cardan et pignons d'angle. »

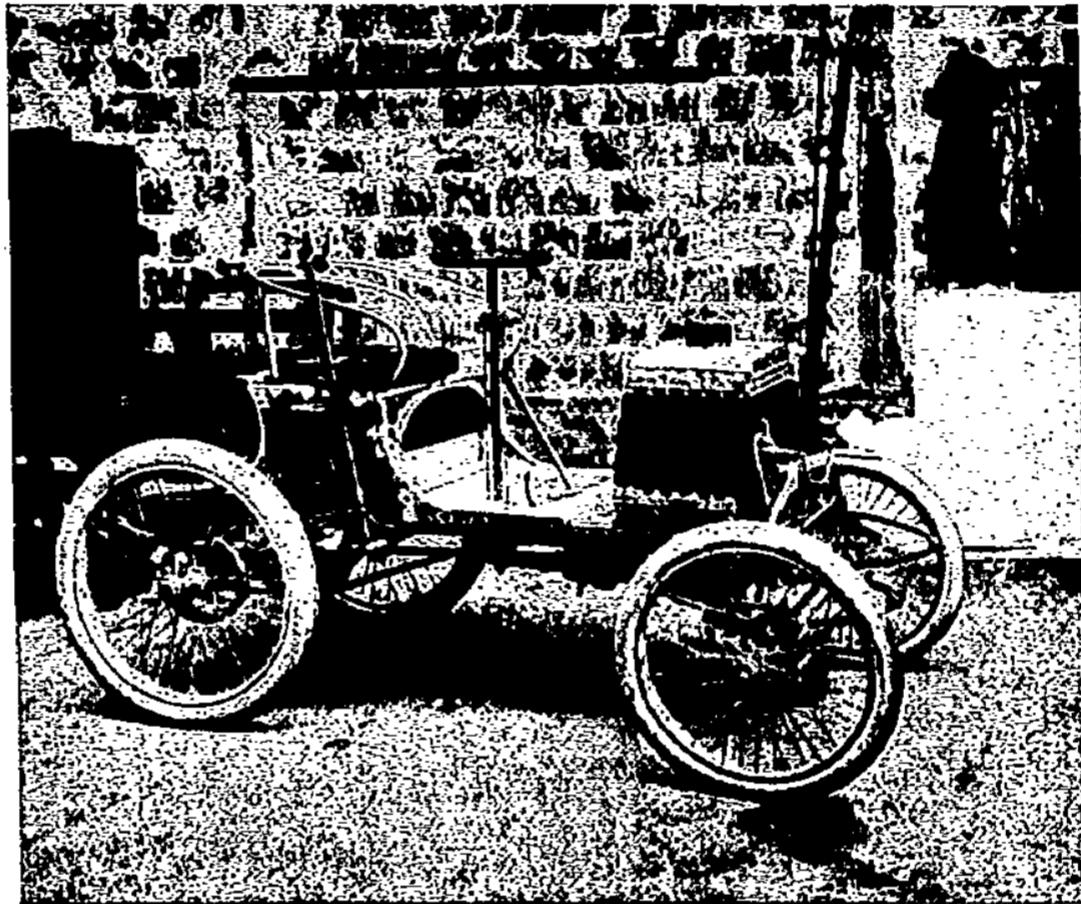
Ce fut une révélation. Sur les conseils de ses frères aînés, Louis Renault retint un emplacement à l'exposition d'automobiles des Tuileries. A sa grande surprise, il enregistra soixante commandes.

En présence de ce succès, les frères Renault, réunis en conseil, décidèrent de louer un atelier (139, rue du Point-du-Jour, à Billancourt), et tandis que Fernand et Marcel continuaient à vendre du drap, place des Victoires, Louis prenait la direction de la maison Renault frères « constructeurs d'automobiles ».

On vit dès lors cette jeune et nouvelle marque prospérer sans interruption. Ses succès ne se comptèrent pas dans les nombreuses courses auxquelles elle prit part.

Les Renault gagnent les deux premiers prix dans Paris-Trouville, en 1899, et triomphent dans Paris-Ostende, Paris-Rambouillet.

Ils perfectionnent leurs modèles à circulation d'eau développant 3 ch. 1/2, et en vendent plus de cent cinquante. Marcel Renault se décide alors à venir s'occuper de l'affaire de Billancourt. La « marque » compte une victoire sportive de plus à son actif dans Paris-Toulouse 1900. Le succès commercial s'affirme. Il y a trois cent cinquante voitures de commandées.



VOITURETTE RENAULT FRÈRES
TYPE PARIS-TOULOUSE

Voici Paris-Bordeaux 1901 : quatre voitures Renault y prennent part, dont deux menées par Louis et Marcel : les quatre sont classées première, deuxième, troisième et quatrième ! Louis gagne Paris-Berlin, Marcel, Paris-Vienne ; entre temps, la maison recueille trois premiers prix dans la catégorie voitures du Circuit du Nord à l'alcool.

Enfin, nous sommes au jour fatal et la victoire de Louis, premier de sa catégorie, second du classement général à Bordeaux, est péniblement compensée par le drame de Couhé-Vérac, à la suite duquel Fernand Renault prendra à l'usine la place de son regretté frère Marcel.

Dès lors, la maison Renault cessera pour un temps de prendre part aux épreuves de vitesse. Sa prospérité commerciale n'en sera pas atténuée pour cela, puisque, dès 1904, ses ateliers sans cesse accrus auront une superficie de 1200 mètres carrés. Il en sortira les prestigieux engins qui sont aujourd'hui les modèles de l'élégance, de la bonne marche et de la rapidité en matière de véhicules automobiles.



LE MONUMENT
DE MARCEL RENAULT
A BILLANCOURT

La quatrième Coupe Gordon-Bennett. — Le Circuit d'Irlande

Selon le vœu du donateur, l'épreuve devait se disputer dans le pays qui était le « tenant » de la Coupe. Cet article du règlement n'avait jusqu'à l'année précédente soulevé aucune difficulté, puisque depuis sa fondation, la Coupe était restée en la possession de l'Automobile-Club de France et que les routes françaises ne manquent pas.

Après Paris-Innsbruck, le challenge, ayant été gagné par un Anglais montant une voiture anglaise, devait forcément se courir en Angleterre. Or, les lois anglaises s'opposent aux courses quelles qu'elles soient sur les routes du Royaume-Uni. Aucune course de bicyclettes n'y est tolérée et les tentatives de records y sont sévèrement punies ; à plus forte raison, paraissait-il impossible d'y voir autoriser une course de 500 kilomètres entre automobiles.

Un groupe de membres du Parlement se constitua afin d'obtenir des deux Chambres un « bill » spécial qui permettrait de courir, par extraordinaire, la fameuse Coupe sur le territoire de l'Irlande dont les routes avaient été choisies par les organisateurs.

Ce groupe réussit dans ses démarches et obtint le consentement du Roi, ainsi que l'autorisation du Parlement.

Le trajet total de la course était de 380 milles, soit 600 kilomètres environ. Il formait un huit de 103 milles à couvrir trois fois, avec pour points de repères principaux Castledermot, Athy, Kildare, Stradbally.

L'épreuve devait présenter un vif intérêt.

Pour la première fois, on allait la disputer sur un circuit. Pour la première fois, elle était réellement internationale en ce sens que quatre nations étaient représentées.

L'Angleterre, par S-F. Edge, Stocks et C. Jarrott.
 L'Allemagne, par de Caters, Jenatzy, Foxhall Keene.
 L'Amérique, par Mooers, A. Winton, Percy Owen.
 La France, par R. de Knyff, H. Farman, Gabriel.

Toutefois, lorsque furent connus les tristes incidents de Paris-Madrid, certains journaux anglais, se croyant bien inspirés, entamèrent une campagne en règle pour empêcher l'épreuve d'avoir lieu.

Il publièrent des informations tendancieuses annonçant l'abstention



L'ÉQUIPE FRANÇAISE

R. DE KNYFF
 (PANHARD-LEVASSOR)

GABRIEL
 (MORS)

HENRI FARMAN
 (PANHARD-LEVASSOR)

(*La Vie automobile*)

complète de l'équipe française, ce qui mit un instant tout le monde automobile anglais en émoi. Ces informations furent d'ailleurs promptement démenties, et devant les mesures d'ordre que prenaient les organisateurs de l'épreuve, la campagne cessa bientôt.

De plus, l'intérêt sembla croître de jour en jour en Angleterre et en Irlande, à mesure que l'on approchait de la grande manifestation.

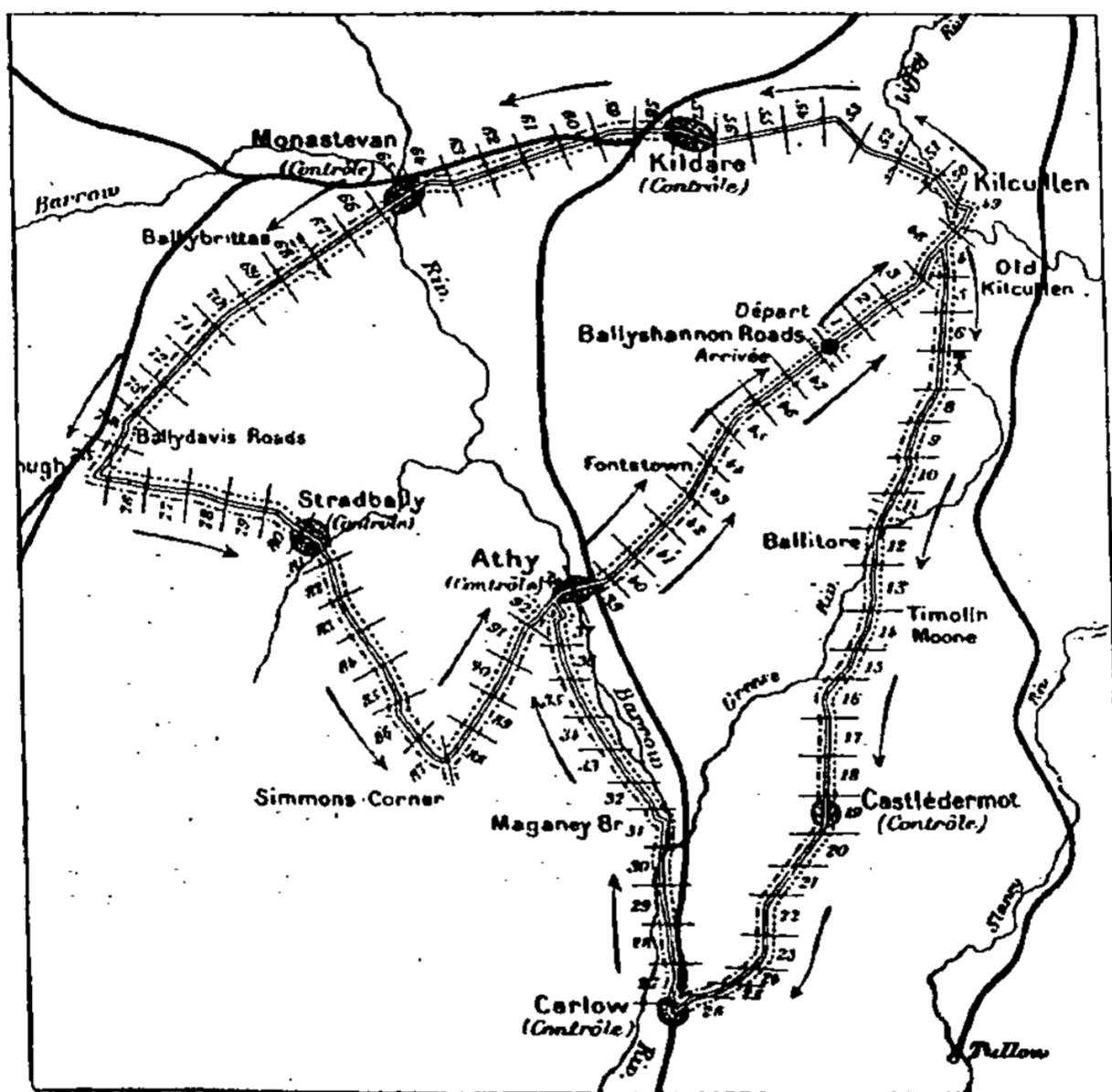
Plusieurs camps volants s'établissaient non loin du départ, comprenant chacun un nombre de tentes suffisant pour abriter plus de cinq cents personnes. D'ailleurs le programme comportait, outre l'épreuve de la Coupe Gordon-Bennett, les courses du Phoenix Park à Dublin, le 4 juillet; de Castlewellan, le 7 juillet; de Cork, le 10, et de Killorglin, le 14 juillet.

Les engagements comprenaient donc douze voitures qui étaient réputées les meilleures de chaque pays. L'Automobile-Club de France avait désigné ses trois tenants, bien qu'un choix fût difficile à cause du nombre de maisons françaises qui pouvaient prétendre à porter les couleurs nationales. Deux voitures Panhard et une Mors avaient été désignées.

Les engagements avaient produit la somme de 26 000 francs. De plus,

l'A. C. de la Grande-Bretagne avait ouvert une souscription, et elle fut si chaudement soutenue cette fois, par la presse que la route du Circuit destinée à l'épreuve Gordon-Bennett fut considérablement améliorée, les virages arrondis; plus de deux mille policemen furent réquisitionnés pour la garde de la route. Toutes les précautions furent prises et...

Vraiment, écrivait un journaliste anglais, si un spectateur échappant malgré tout à la vigilance des surveillants, court les risques de s'aventurer sur la route, il n'aura qu'à se blâmer lui-même s'il lui arrive un accident.



ITINÉRAIRE DE LA COUPE GORDON-BENNETT
EN IRLANDE

La Coupe Gordon-Bennett, « the big race » comme l'appelaient les Anglais, s'annonçait donc comme on ne peut plus brillante.

Incendie de Cannstadt

Le mercredi matin 9 juin 1903, un télégramme parvenait à Paris, annonçant que les ateliers Daimler, fabriquant les automobiles Mercedes, étaient en flammes.

Puis bientôt, avec la

confirmation de la nouvelle, arrivèrent des détails sur l'incendie. Le feu avait entièrement détruit l'atelier de montage des châssis et voitures. Les pompiers de Cannstadt avaient réussi à faire la part du feu, et à sauver les autres bâtiments de l'usine.

Mais une perte qui semblait irréparable, était celle des voitures de course Mercedes, détruites par l'incendie. Elles attendaient, en effet, dans le hall, où le feu les consuma, que l'Automobile-Club allemand voulût bien accepter les trois conducteurs proposés par la maison Mercedes.

On craignit un moment que l'Allemagne ne fût pas représentée à la Coupe Gordon-Bennett. Mais, sans accepter l'offre de M. Harmsworth, qui mettait sa voiture de course à la disposition de la maison Mercédès, MM. Jellineck et Maybach improvisèrent des voitures de course en transformant leur type 60-chevaux de tourisme.

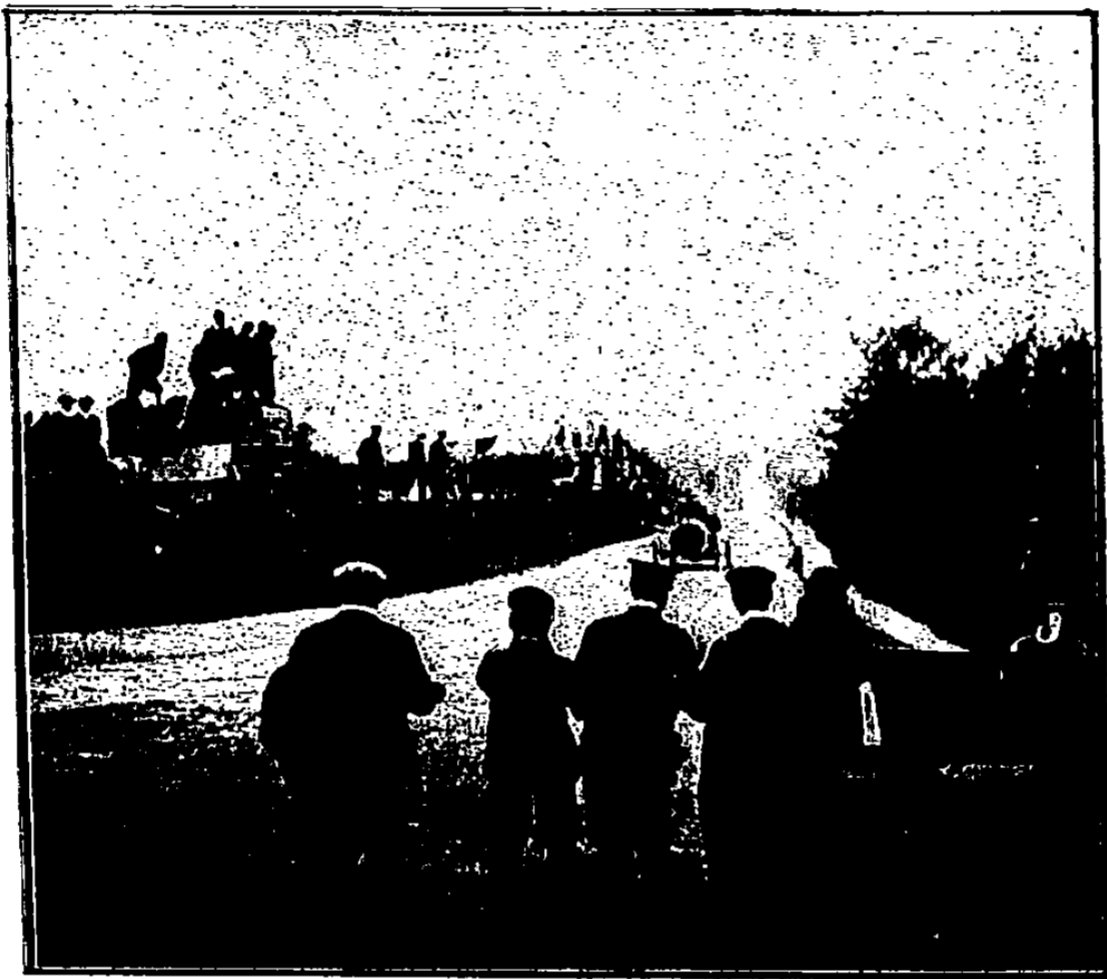
Le triomphe d'autant plus méritoire d'une de ces voitures en Irlande, pilotée par Jenatzy, devait être, pour les dirigeants des ateliers Daimler, une juste compensation de la destruction d'une partie de leur usine.

Avant l'épreuve

Il avait quelque chose de solennel, ce départ de l'équipe française sur un navire spécialement frété pour elle. Les maisons Panhard-Levassor, Mors, et Michelin craignant la malveillance, avaient effectivement loué un navire de 2 000 tonneaux, de 1 800 chevaux, le *Ferdinand de Lesseps*, pour transporter les voitures de la course, leurs remplaçantes et en même temps les coureurs, leurs mécaniciens, les invités français et les équipes d'ouvriers devant se placer sur les différents points du parcours pour secourir les concurrents en détresse.

Les chauffeurs français furent reçus à Dublin par une foule nombreuse et immense, et, dès leur arrivée, expérimentèrent la route. Gabriel, entre autres, poussa le soin dans ses reconnaissances jusqu'à peindre des raies blanches aux endroits où il lui semblait nécessaire de ralentir.

Cette épreuve est peut-être celle dont les habitués des grandes courses d'automobiles ont conservé le meilleur souvenir.



UN JOLI VIRAGE

La course se dispute

Outre le pittoresque d'une nuit passée sous une tente, l'organisation parfaite de la course prévint toute critique : chronométrage, service télégraphique, buffet, affichage, service d'ordre, tout fut impeccable. Les concurrents étaient signalés de loin par la sirène d'une machine à vapeur qui devait retenir captif un ballon observatoire, lequel, d'ailleurs, ne put



BARON DE CATERS A L'ARRIVÉE

jamais être gonflé, et une musique militaire charmait les loisirs de l'attente.

D'ailleurs l'intérêt ne se dément pas un seul instant, *la Locomotion* qui va devenir bientôt *La Vie Automobile*, donne des péripéties de l'épreuve, cet explicite compte rendu :

Au premier tour, Edge est passé très vite, c'est lui du reste qui a fait le meilleur temps du premier circuit. Viennent ensuite, Foxhall Keene, puis, à 1 minute, Henri Farman, suivi à 2 minutes par Jarrott, à 3 minutes par René de Knyff, à 4 minutes par Jenatzy ; viennent ensuite, Owen, de Caters, Gabriel ; Stocks est hors de cause, ayant brisé une de ses roues. Quant à Mooers et Winton, ils sont en panne.

Au second tour, c'est Jenatzy qui passe le premier, suivi de près par René de Knyff ; Edge, vient à 2 minutes, puis Gabriel et Henry Farman ; de Caters arrive 10 minutes après, et annonce que Jarrott a versé, mais n'est heureusement pas grièvement blessé ; 15 minutes après, passe Foxhall Keene. Quant à l'équipe américaine elle a disparu.

Au troisième tour, Jenatzy a encore augmenté son avance, il a à ce moment, 4 m. 23 s.

d'avance sur René de Knyff qui est second; 8 m. 30 s. sur Henry Farman, 13 m. 7 s. sur de Caters, 17 m. 4 s. sur Gabriel, 22 minutes sur Foxhall Keene et 42 minutes sur Edge.

Au quatrième tour, Jenatzy a augmenté toujours son avance et les passages se font dans l'ordre suivant; Jenatzy, de Knyff, Farman, de Caters, Gabriel, Edge. Foxhall Keene abandonne. A ce moment la pluie commence à tomber et la route, déjà dangereuse par suite de ses sinuosités, va devenir plus mauvaise encore.

Aux cinquième et sixième tours, il ne reste plus en présence que Jenatzy, champion de l'équipe allemande, les trois tenants de l'équipe française et Edge qui marche péniblement.

Victoire de Jenatzy. — La Coupe passe en Allemagne

La course fut donc gagnée par Jenatzy, sur voiture Mercedes que Continental avait munie de pneus ordinaires, les bandages spéciaux ayant disparu dans l'incendie de Cannstadt; le résultat obtenu n'en était que plus digne d'éloges.



JENATZY

Derrière Jenatzy et tout près, se classaient les trois concurrents français, et de ce fait l'équipe française, munie de pneus Michelin, enlevait la Coupe de régularité offerte par M. J. Scott Montagu.

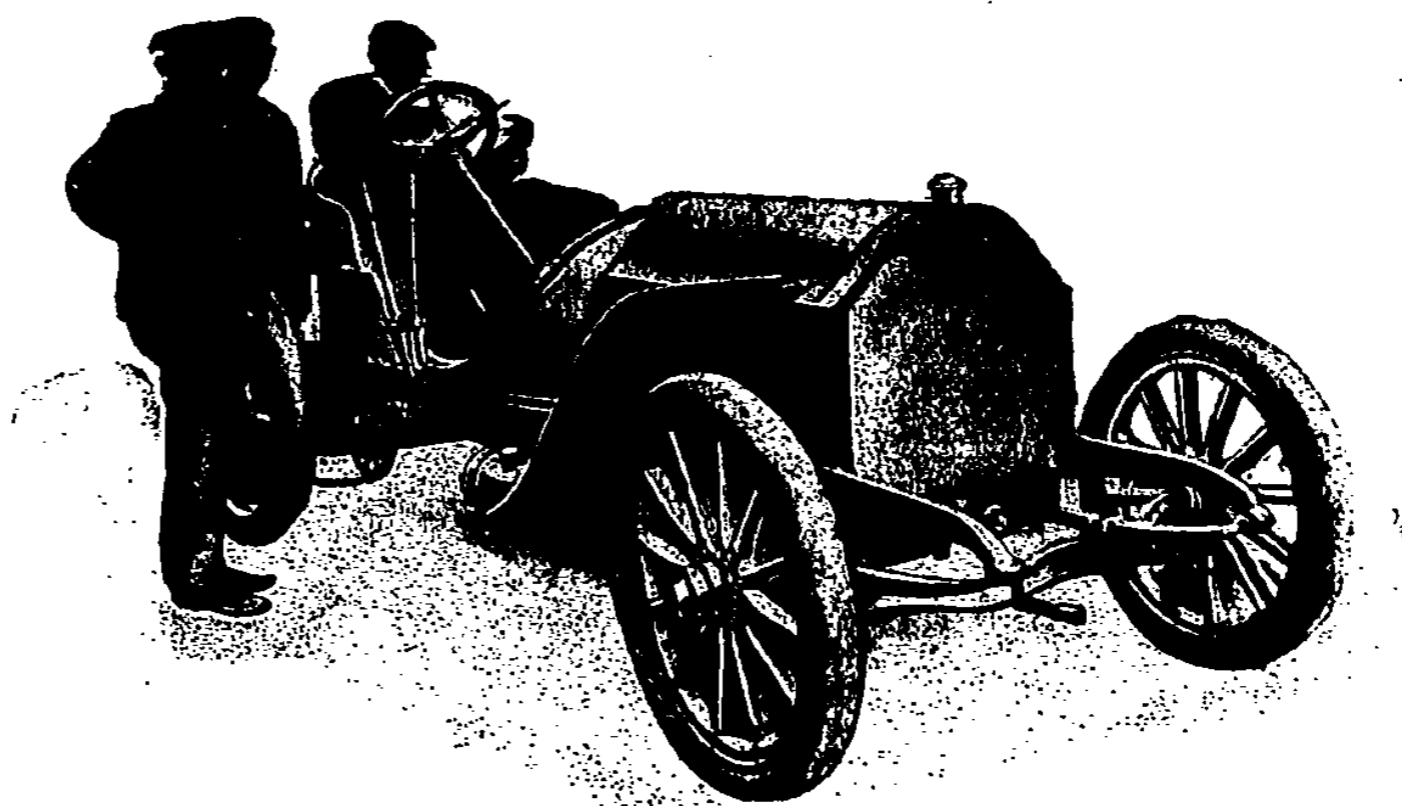
Les résultats furent les suivants :

1. Jenatzy (sur Mercedes), effectuant les 600 kilomètres du parcours en 6 h. 39 m., à une moyenne de 90 km 220 à l'heure. — 2. de Knyff (Panhard), 6 h. 50 m. 40 s., moyenne : 87 km. 660. — 3. H. Farman (Panhard), en 6 h. 51 m. 44 s., moyenne : 87 km. 430. — 4. Gabriel (Mors), en 7 h. 11 m. 33 s., moyenne : 83 km. 420. — 5. Edge (Napier), en 9 h. 18 m. 48 s.; moyenne : 64 km. 300 à l'heure.

Seuls, ces cinq concurrents sur les douze partants, terminèrent l'épreuve.

La Coupe était donc reprise à l'Angleterre, mais ce n'était pas chez nous qu'elle rentrait. Cette victoire, qu'elle prouvât réellement la supériorité de la voiture allemande, ou bien comme on l'a dit, la supériorité du conducteur, eut une immense portée commerciale. Et de même que l'épreuve de la Coupe Gordon-Bennett devint célèbre au point d'accaparer

toute l'attention du monde, de même, et à cause de cela, la maison victorieuse de cette épreuve en tira une popularité extraordinaire.



JENATZY, GAGNANT DE LA COUPE GORDON-BENNETT
MERCÉDÈS, PNEUS CONTINENTAL.

(La Vie automobile)

En effet, le chiffre d'affaires à la maison Mercedes fit un véritable bond en 1903 ; et tel devait être dans la suite, l'heureux sort des maisons qui gagneraient la Coupe Gordon-Bennett.

CHAPITRE XXVIII

L'Endurance et la Vitesse pure

Les vitesses pures : Arras. Nice. Les Ardennes belges. Dourdan. — Sur le littoral : les motocyclettes. Première Coupe du Motorcycle-Club. — Les courses de côte. Le Ventoux ; Gaillon. — L'endurance et les concours industriels. — L'automobilisme en Amérique : le Meeting de Floride. — La première Coupe Vanderbilt. — Congrès de la Fédération des Automobiles-Clubs régionaux. — L'industrie de la carrosserie pour automobiles. — L'automobile utilitaire et industrielle : postes, agriculture, livraisons, armée, omnibus. — Le Salon du Grand-Palais. — La presse sportive.

Vitesses pures : Arras. Nice. Les Ardennes belges. Dourdan

L'ÉTABLISSEMENT d'un calendrier de courses, déterminant à l'avance la date exacte des épreuves, donnait à celles-ci une consécration quasi officielle, et la réclame que l'on ne manquait pas de faire autour d'elles les mettait encore plus en vue aux yeux du public. Toutefois, à côté des grandes courses de vitesse qui jouissent d'une popularité extraordinaire, mais occasionnent de très grands frais aux constructeurs aussi bien qu'aux organisateurs, les courtes exhibitions de véhicules rapides n'en passent pas pour cela inaperçues.

Jamais elles ne furent aussi nombreuses qu'en l'année 1904.

Les villes d'Aix, de Cannes, de Nice, de Vichy, de Bordeaux, d'Arras, de Spa, d'autres encore en organisent, sous la désignation de « Semaines des fêtes » dont les principales attractions sont des concours d'automobiles de toutes sortes, des courses de voitures de tourisme, surtout de véritables « matches » entre les grosses voitures de courses. Ainsi à Arras, une épreuve de 5 kilomètres, départ arrêté, réunit quelques-unes des meilleures voitures de course de l'année et le vainqueur Gabriel effectue la vitesse remarquable de 120 kilomètres.

Pour la seconde fois, l'Automobile-Club de Touraine organise un concours de tourisme qui remporte un plein succès. Puis se court la Coupe Rochet-Schneider où triomphe la marque Martini. L'Italie suit cet exemple

et crée la Semaine de Brescia avec, entre autres épreuves, une course de 300 kilomètres, pour grosses voitures, et dont sort vainqueur Lancia sur voiture Fiat, que Michelin, installé depuis peu en Italie, a montée sur ses pneus.

A Nice, le classique « mille » et les Coupes de Rothschild et de Caters obtinrent cette année un succès considérable. On compta le jour de l'épreuve près de cinq cents voitures automobiles assistant au meeting.



RIGOLY DANS LA TURBIE

Le mille se disputait sur l'un peu irrégulière promenade des Anglais, que les Ponts et Chaussées avaient achevé de mettre en état le matin même de la course.

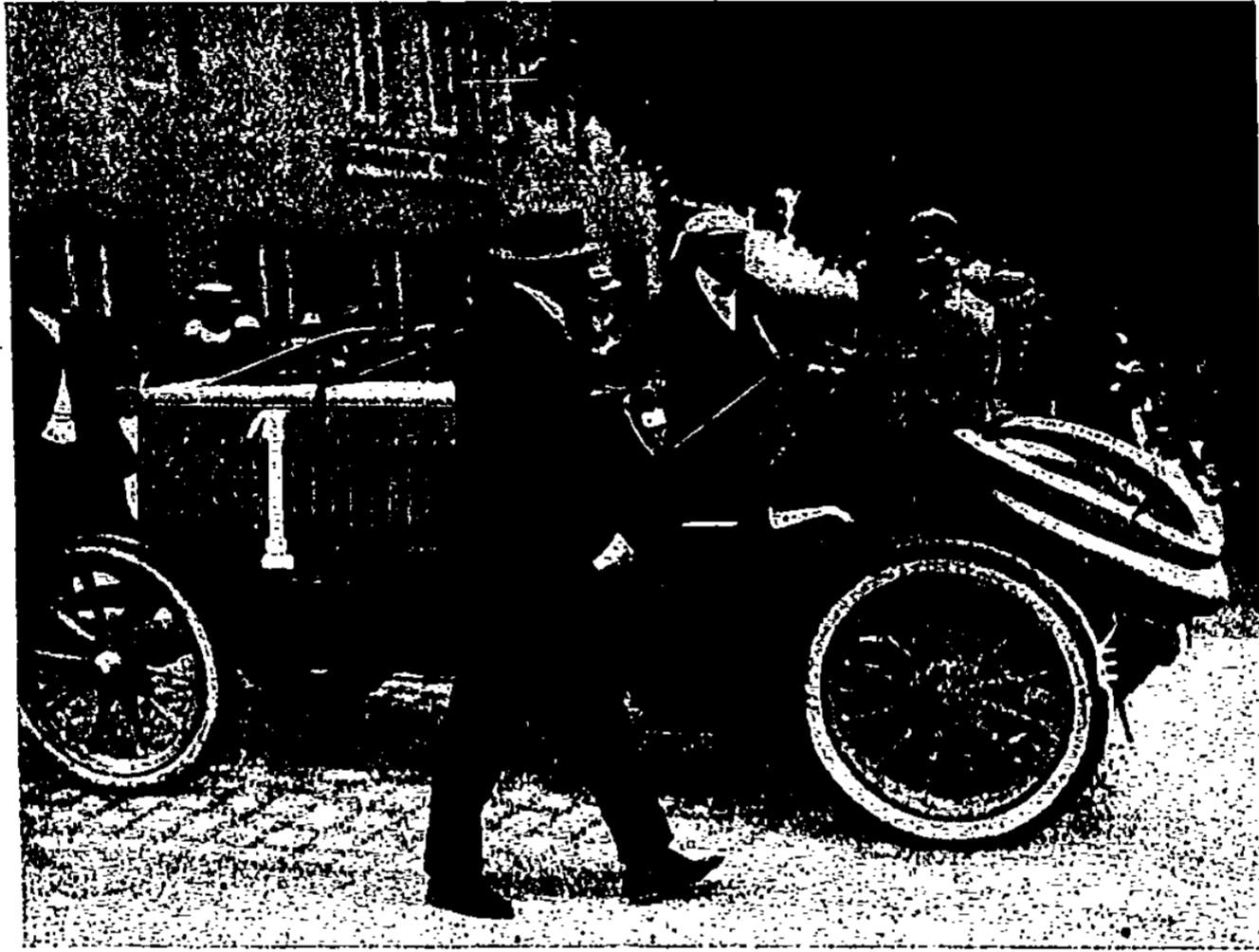
On était anxieux à ce propos, et ce fut une explosion de surprise et de joie quand le chronométrateur, après la performance de Rigoly, sur Gobron-Brillié, pneus Michelin, eut annoncé, pour le kilomètre, le temps de vingt-trois secondes qui laissait loin derrière lui tout ce qui avait été fait précédemment. Rigoly et sa Gobron-Brillié furent donc les grands vainqueurs de la journée. Derrière eux se classait l'équipe des voitures Mercedes moins puissantes, mais merveilleuses de régularité.

De tous les meetings automobiles, aucun ne ressemble à celui de Nice comme celui d'Ostende. En 1904, il fut particulièrement brillant. Ni les coureurs de vitesse, ni les touristes ne regrettèrent leur déplace-

ment. Les uns battirent un certain nombre de records du monde, les autres se trouvèrent en excellente compagnie pour excursionner à Bruges et Blankenberghe.

La première journée comportait une course de 10 kilomètres, que gagnèrent respectivement six grosses voitures : Rigoly sur Gobron-Brillié en 4 m. 39 s.; voitures légères, Hanriot sur Bayard-Clément en 4 m. 52 s. Enfin,

Darracq imbattable dans la catégorie voiturettes détint le record du parcours en 6 m. 14 s. Sur le mille, les vainqueurs furent les mêmes (Clément Bayard et Darracq, dans les voiturettes et voitures légères), mais pour les grosses voitures, Baras, sur voiture Darracq,



HEATH, PREMIER AUX ARDENNES (G. V.)
PANHARD-LEVASSOR (PNEUS MICHELIN)

battit l'invincible Rigoly et s'adjugea le record du monde à plus de 100 kilomètres à l'heure.

Dès le lendemain, Rigoly, prenant sa revanche et roulant sur pneus Michelin, fit le kilomètre, départ lancé, à l'allure fantastique de 21 s. 3/5, qui représente du 166 km. 660. D'autre part, chez les touristes, Gardner-Serpollet se tailla la part du lion en enlevant les premières places de trois catégories.

La course du « Circuit des Ardennes », menée d'une façon si sévère, si sportive, avait provoqué en 1903 l'admiration de tous. En 1904, elle ne laissa pas plus à désirer et acheva de convertir les « spécialistes » au principe du Circuit fermé.

Cependant, avant l'épreuve, on avait pu avoir quelques motifs d'inquiétude : l'itinéraire allait être insuffisamment gardé; le goudronnage de la

route avait été à peu près manqué. La sagesse du public le long du circuit prévint tout accident et permit qu'aucun coureur ne fût gêné. Quant à la route elle fut, durant la nuit qui précéda la course, lavée par un orage violent qui balaya la poussière et qui s'arrêta à temps pour la rendre sèche, dès le premier tour, aux concurrents.

L'épreuve en elle-même fut passionnante d'un bout à l'autre. Dès le début, des accidents sans gravité mirent un certain nombre de coureurs hors combat. La lutte reste circonscrite entre l'équipe de Panhard, Bayard-Clément, Rigoly, Gabriel et quelques autres que les pannes multiples n'ont pas trop éprouvés.

Finalement, la course se termina par la victoire de Heath, sur voiture Panhard et Levassor, montée sur Michelin, couvrant les 600 kilomètres du parcours en 6 h. 30 m. 49 s. Il battait d'une minute à peine son coéquipier Teste.

Le troisième, Albert Clément, eut le mérite, avec une voiture moins puissante, de finir à trois minutes du premier. Puis venaient dans l'ordre : Rigoly (Gobron-Brillié) ; Le Blon (Hotchkiss) ; Duray (Darracq) ; Farman (Panhard) ; Gabriel (Dietrich), finissant tous à quelques minutes les uns des autres.

Dans les voitures légères le triomphe de Darracq fut complet. Il emportait les trois premières places. Le gagnant, de La Touloubre, avait fait le parcours en 7 h. 48 m. 49 s.

La route de Dourdan qui avait permis d'établir, en 1903, de si belles performances ne sembla plus constituer, dès 1904, la piste idéale pour les engins qui peuvent dépasser les 150 kilomètres à l'heure. Telle fut, du moins, la conclusion que l'on put tirer des résultats de cette épreuve qui fut courue dans les premiers jours d'octobre.

En revanche, si les puissantes voitures n'y purent égaler les records établis antérieurement soit à Nice, soit à Ostende, les motocyclettes s'y couvrirent de gloire ; Lanfranchi, sur une motocyclette Peugeot, à deux cylindres, pesant moins de 50 kilogrammes, abattait le kilomètre en 29 s. 1/5, soit à 123 kilomètres à l'heure.

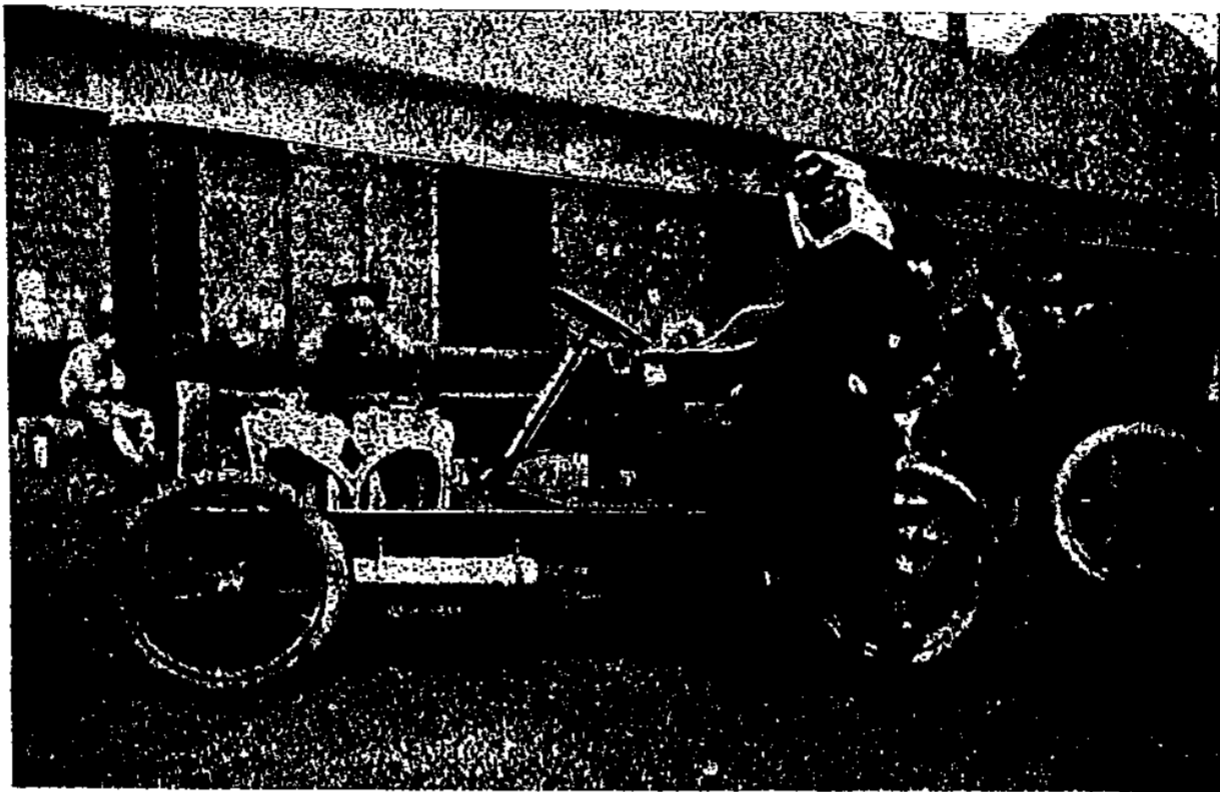
Dans les touristes, les meilleures performances sont à la gloire des voitures Gardner-Serpollet que l'on était habitué, depuis quelque temps, à voir triompher de ces épreuves.

Les résultats furent, pour les grosses voitures : Baras, sur Darracq, qui fait le kilomètre en 25 s. 1/5.

Darracq triomphe encore : avec sa voiture légère : 29 s. 2/5, avec sa voiturette en 36 s. 1/5.

Quant à la motocyclette de Lanfranchi, couvrant le kilomètre à une vitesse inférieure à celle des voitures légères, elle établissait un record qui devait longtemps lui appartenir.

Au mois de novembre, la maison Darracq, qui possédait, par le fait des courses d'Ostende et de Dourdan, tous les records de vitesse sur le kilomètre, sauf pour les grosses voitures, faisait pour le conquérir une dernière tentative à Os-



DE LA TOULOUBRE, PREMIER AUX ARDENNES (V. L.)
DARRACQ

tende, couronnée d'ailleurs de succès. Baras (Darracq) dépassa 168 kilomètres à l'heure. Cette nouvelle victoire consacrait la réputation des usines Darracq, qui purent s'enorgueillir de détenir, dès lors, tous les records du monde de vitesse.

Sur le littoral : les motocyclettes. Première Coupe du Motorcycle-Club.

Pendant les premières semaines du printemps, c'est certainement, de toutes les parties de la France, le Midi qui offre le spectacle de la plus grande animation sportive. Nous venons de voir que la Semaine de Nice attira sur le littoral tous les sportsmen, sollicités par les premières tiédeurs du soleil et surtout par l'attrait d'épreuves sérieuses. Ce sont, outre les courses de vitesse de la Semaine de Nice, les épreuves réservées aux touristes; puis les concours de la Semaine de Cannes et les diverses manifestations ouvertes au tourisme qui, pendant cette année 1904 furent particulièrement nombreuses.

Mais, dans toutes ces épreuves, il faut surtout remarquer un fait, gros d'importance et d'enseignements. C'est la participation constante de la motocyclette.

Son développement avait été tel qu'il avait nécessité la fondation d'un Motorcycle-Club de France, et les plus grands efforts furent faits en 1904 pour accentuer ce mouvement favorable. Un journal sportif organisa un concours d'estafettes à motocyclettes, de Brest à Belfort, qui obtint un certain succès. Puis une sorte de concours d'endurance sur le parcours de



DEMEESTER GAGNE LA COUPE DU MOTOCYCLE-CLUB
SUR MOTO GRIFFON

Lamberjack, Inghilbert et Demeester, le dimanche 25 septembre, sur le Circuit de Seine-et-Oise passant par Dourdan, Saint-Arnoult, se dispute la première Coupe internationale du Motorcycle-Club de France, qui est la plus importante épreuve ouverte aux motocyclettes, mais qui n'a pas lieu sans incidents. On s'aperçoit en effet, au cours de l'épreuve, que la route a été semée de clous par des malfaiteurs. Les concurrents crèvent et recrèvent. De bénévoles chauffeurs s'en vont balayer le chemin et la course se finit dans de meilleures conditions. Demeester sur Griffon est premier, suivi de Thomon (Autrichien) second, et d'Inghilbert (Griffon). Cependant, les commissaires, sans motif plausible, décident d'annuler l'épreuve et de la reporter à l'année suivante. Il faut l'intervention de la Commission internationale,

Paris-Bordeaux et retour, démontra à tous les qualités de résistance et de longue haleine de cet instrument en apparence si frêle.

La Côte d'Azur sportive, avec l'aide des clubs régionaux, fit disputer une épreuve de 130 kilomètres sur le parcours de Nice à Menton par la Nouvelle-Corniche, à de nombreux concurrents que battit la marque Griffon.

Après des éliminatoires, où s'étaient qualifiés Dominique

qui, le lendemain, fait justice de cette décision. L'épreuve est régulière. La Coupe challenge, réglementée selon le principe de la Coupe Gordon-Bennett, reste cette année en France.

Sitôt après, le critérium du quart de litre devenu le tiers de litre, organisé par *l'Auto*, est disputé sur la piste du Parc des Princes, et la victoire revient à Anzani, champion de la marque Alcyon, qui effectue le parcours de la finale, à 100 kilomètres, en 1 h. 18 m. 37 s. 1/5.

Ces manifestations eurent pour résultat de populariser définitivement la motocyclette.

Les courses de côte.

Le Ventoux; Gaillon

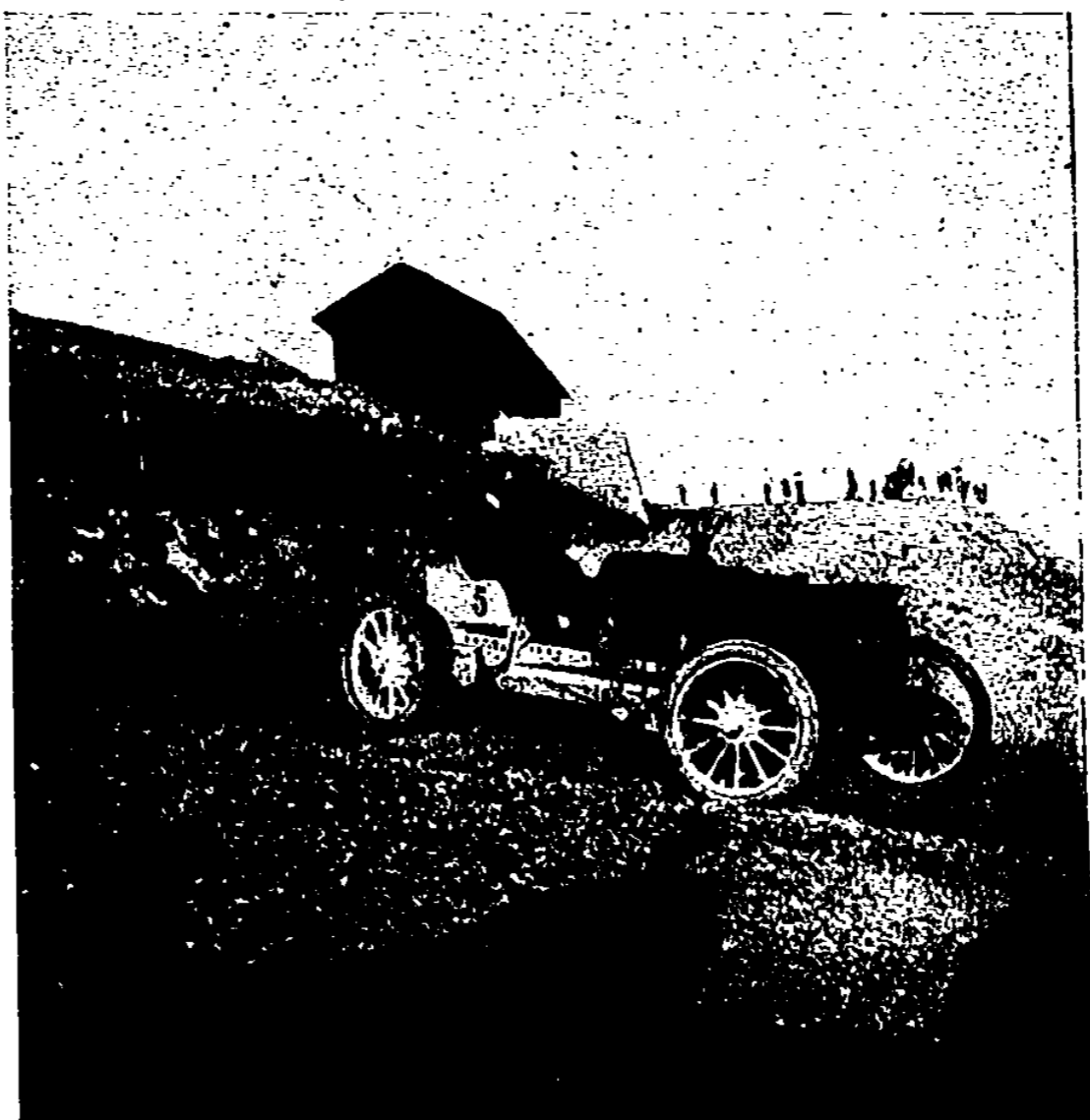
Une des premières courses de côte inscrites au calendrier sportif après celle de Marseille, gagnée par Rougier, est la Coupe de Caters pendant la Semaine de Nice. Elle se dispute sur la côte de la Turbie, de sinistre mémoire, qui occasionnait l'année précédente à pareille époque la mort de M. Zborowski.

En 1904, la Coupe de Caters fut gagnée par Duray (Gobron-Brillié sur Michelin), qui battit le record existant (26 s.).

Chaque concours de tourisme contient d'ailleurs une épreuve de côte qui, bien souvent, attire les grosses voitures de course,

Il en fut ainsi au meeting d'Arras précité, où une course de 1 kilomètre en côte mit en présence les monstres de vitesse de Darracq, Serpollet et autres compétiteurs ordinaires de records. L'Automobile-Club de Touraine fit également disputer une épreuve de ce genre.

Mais la première épreuve, réellement importante, se courut en



ROUGIER, PREMIER AU MONT VENTOUX
(TURCAT-MÉRY)

Italie au mont Cenis. La côte du mont Cenis est, par delà les Alpes, l'équivalente de notre mont Ventoux. Toutes deux sont longues, dures et difficiles.

La côte du mont Cenis compte 23 kilomètres tout en lacets, en virages, avec une pente moyenne de 7 p. 100. Lancia, le vainqueur, fit preuve d'une audace et d'une habileté extraordinaires, et sa Fiat, d'une souplesse et d'une puissance remarquables, puisque l'un menant l'autre, ce parcours fut effectué à plus de 60 à l'heure : Lancia, premier ; Nazzaro, deuxième et Cagno, troisième, étaient sur pneus Michelin.

C'est également une côte peu banale que celle du mont Ventoux. L'épreuve se disputa à la fin d'août : les plus fortes voitures s'y étaient donné rendez-vous. Rougier sur Turcat-Mery, renouvelant sa victoire de l'année précédente, gagna l'épreuve couvrant les 22 kilomètres en 21 m. 12 s. 3/5 sur Michelin.

Les grosses voitures qui le suivaient, dans l'ordre, étaient la Darracq de Duray, les Hotchkiss, Fiat, etc. Dans la catégorie des voitures légères et des voiturettes, les Darracq battirent les records antérieurs.

Fait à retenir : les populations firent un accueil enthousiaste aux automobilistes. Était-ce parce que la victoire était revenue à un de leurs compatriotes, Rougier ? Peut-être avaient-elles enfin compris l'inopportunité de l'autophobie.

La course de côte de Château-Thierry vit, en 1904, son programme ordinaire modifié. Cette épreuve fut réservée aux seules voitures de touristes à l'exclusion des voitures de course. Elle comportait, en outre, un concours de carrosserie.

L'absence des engins de vitesse nécessitée par l'état de la côte, enleva à cette réunion une grosse part de son succès habituel.

Les résultats furent les suivants : pour les motocyclettes, la marque Magali triompha en enlevant les deux premières places. Dans la catégorie des voitures au-dessous de 4 000 francs, la victoire revint à une voiture Bolide, et dans la catégorie de 4 000 à 8 000, de 8 000 à 12 000 et de 12 000 à 18 000 francs, les voitures Gardner-Serpollet s'adjugèrent toutes les premières places, confirmant leur réputation de grimpeuses de côtes.

Mais quelques jours après, les voitures de course proscrites de Château-Thierry se retrouvèrent à la côte de Gaillon. Pour la sixième fois fut disputée l'épreuve du kilomètre, départ lancé.

Les héros de la journée furent Rigoly sur Gobron-Brillié et Baras sur

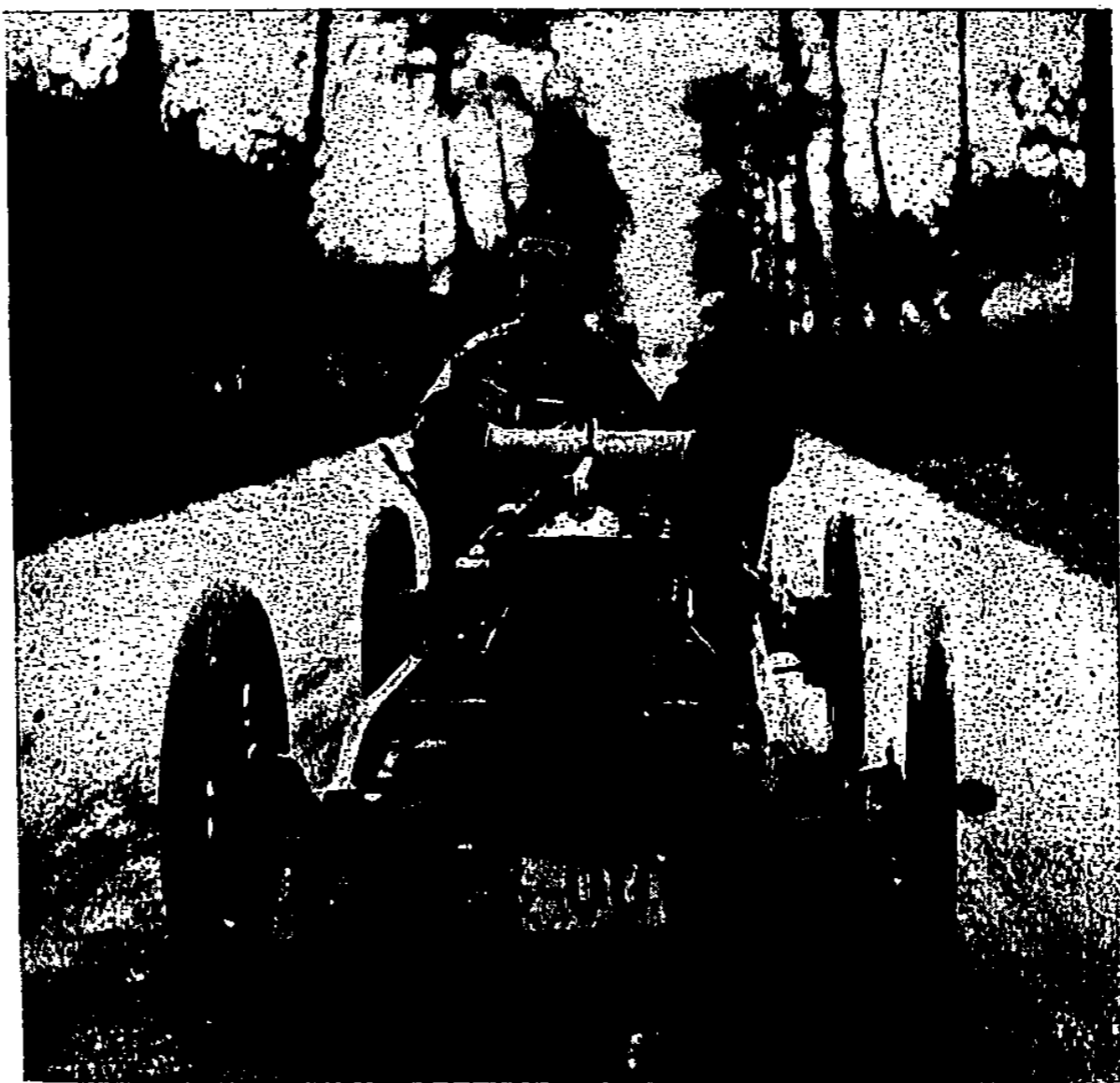
Darracq qui firent *dead heat* à 124 à l'heure, et Lanfranchi qui dépassait le 120 à l'heure sur une motocyclette à deux cylindres.

Dans les voitures de touristes, deux voitures Gardner-Serpollet, une Peugeot et une Mercedes s'adjugèrent les premières places de leurs catégories. Dans la classe de motocyclettes, deux machines Peugeot arrivaient premières.

Darracq gagnait l'épreuve réservée aux voituresses, couvrant le kilomètre en 40 secondes, l'épreuve des voitures légères en 32 s. 3/5. Comme le temps de Baras égalait celui de la Gobron-Brillié de Rigoly, c'était un beau succès pour le grand constructeur de Suresnes.

La série des courses de côte était donc particulièrement brillante pendant cette année 1904, et les résultats parlent assez d'eux-

mêmes, si l'on compare les records d'une année à l'autre, pour qu'il soit superflu d'insister.



HARRIOT A GAILLON
SUR BAYARD-CLÉMENT

L'endurance et les concours industriels

Les constructeurs, pendant la genèse de l'industrie, s'étaient particulièrement évertués à fabriquer des engins rapides, sans se préoccuper trop de leur solidité et surtout de leur résistance, puis on songea ensuite, dans les milieux industriels, à établir des véhicules robustes et susceptibles de ne pas trop vite s'user. Certaines maisons, soucieuses de se faire une réclame de bon aloi, firent établir par des voitures de leur fabrication quelques records de longue haleine sur de terribles itinéraires.

M. Cormier, expert touriste, venait d'effectuer avec une de Dion Bouton un circuit européen-africain de plusieurs milliers de kilomètres : il eut des imitateurs, et, peu après, une voiture Martini abordait les routes des Alpes en plein hiver par mauvais temps. Elle réussissait à couvrir sans accident 3 000 kilomètres, performance remarquable, qui fut d'ailleurs remarquée.

On aime ces sortes d'expérimentations; elles sont de mode en 1904.

S'attachant particulièrement à la question délicate du bandage, le Club-Automobile de Seine-et-Oise venait d'organiser avec succès son premier concours d'antidérapants sur le trajet de Paris à Nice, dont triomphaient les antidérapants Samson.

L'automobile cessait d'être considérée comme un objet de pur luxe. Déjà, devenue indispensable à nombre de gens, commerçants, voyageurs, médecins, on songea vite à l'appliquer aussi aux transports.

L'Automobile-Club de France ne ménageait d'ailleurs pas ses efforts pour favoriser l'extension de cette branche de l'industrie automobile qui semble appelée au plus grand avenir. De même que les courses avaient marqué les diverses étapes du progrès, l'A. C. F. organisa entre ces véhicules industriels des concours qui allaient montrer aux constructeurs l'orientation, et en même temps faire connaître aux industriels tout le parti qu'ils pourraient tirer de ce nouveau moyen de transport.

Cette année, le ministre de la guerre organisa un concours de fourgons militaires automobiles. L'idée était excellente; malheureusement des conditions trop sévères et des questions de détail firent échouer cette tentative :

Au moment de procéder aux expériences auxquelles se soumettaient bénévolement cinq concurrents, les organisateurs ajournèrent l'épreuve, sous prétexte qu'aucun des véhicules présentés n'était conforme aux exigences du règlement.

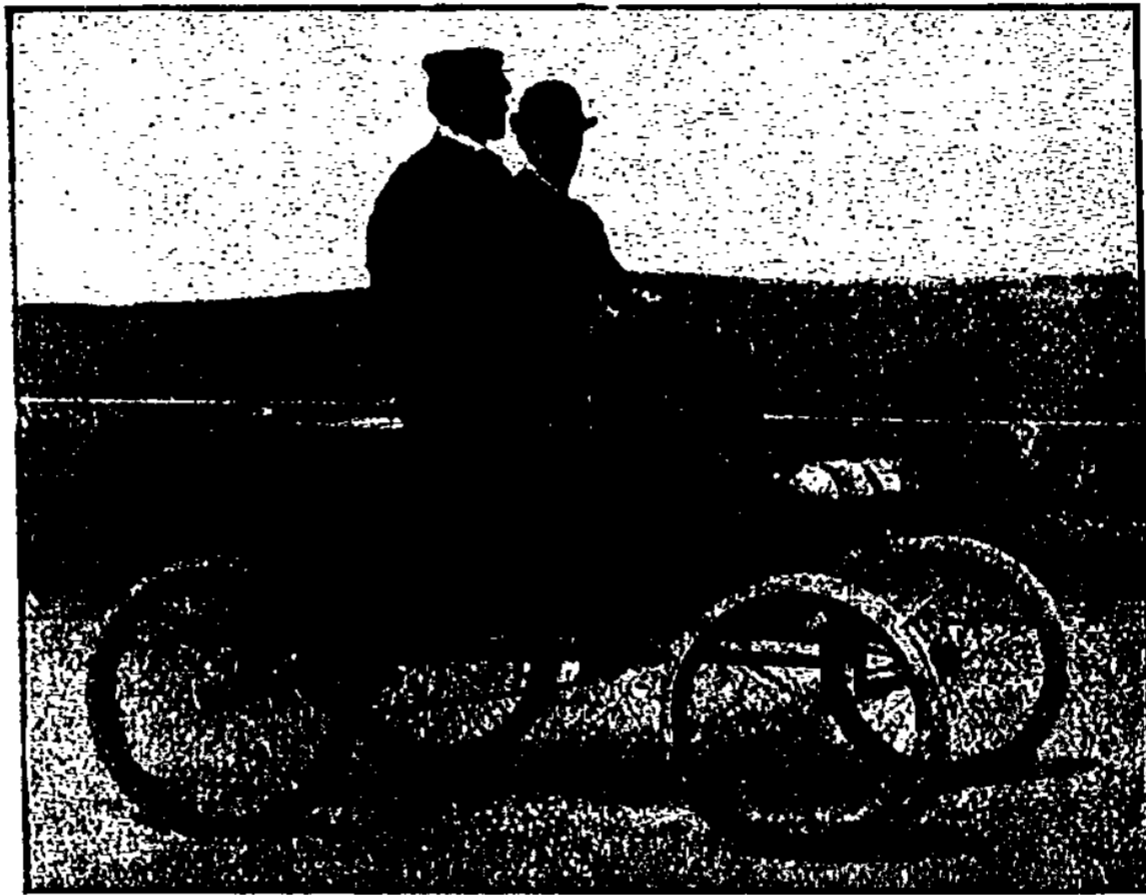
Après le quatrième concours de consommation organisé par *l'Auto*, l'A. C. F. organisa à son tour, en 1904, un concours de véhicules industriels. Le parcours était d'environ 1 000 kilomètres effectués en plusieurs étapes. Mais, encore une fois, cette épreuve n'eut, pas plus auprès du public que des constructeurs, le succès qu'elle méritait.

L'automobilisme en Amérique

L'apparition quasi subite de l'automobile, son développement extraor-

dinairement rapide en Europe, surtout en France, avaient décontenancé les Américains. Avant qu'ils fussent revenus de leur surprise, la vieille Europe avait pris sur eux une avance considérable. Pour rattraper le temps perdu, allant un peu à l'aventure, chaque constructeur donna libre cours à ses facultés inventives, sans s'occuper du voisin. C'est ce qui explique les différences si grandes comme formes et comme dispositifs que nous remarquons entre les voitures américaines qui venaient, en Europe, disputer les grandes épreuves.

C'est surtout à la fabrication de la voiture légère que les Américains s'évertuèrent. Un de leurs modèles a joui quelque temps d'une certaine vogue en France : la silencieuse petite Oldsmobile. Quand ils eurent, à force d'essais fort coûteux, établi des types de voitures



L'OLDSMOBILE

légères à peu près pratiques, ils les fabriquèrent par centaines.

Les matériaux employés étaient de qualité inférieure et la construction grossière ; aussi les mauvaises routes américaines firent-elles de ces voitures une consommation énorme. Mais leur prix d'achat était inférieur ; c'est ce qui explique ce mot d'un Américain à un constructeur français : « Vos voitures sont meilleures, j'en conviens, et font un usage beaucoup plus long, mais pour le prix d'une de vos voitures, j'en ai trois en Amérique ».

Malgré tout, et bien que les voitures étrangères soient frappées de droits de douane formidables, les Américains comptent parmi les meilleurs clients des constructeurs européens, et surtout des Français.

Cependant ceux-ci auraient tort de s'illusionner. Cette faveur durera tant que la victoire dans les courses leur sourira.

Le meeting de Floride

Dans les premiers jours de février 1904, des câblogrammes d'Amérique annonçaient que, dans une course d'automobiles, sur la plage d'Ormond-Beach en Floride, M. Vanderbilt, avec une Mercedes, avait atteint la vitesse excessive de 148 km. 550 l'heure, battant tout les records existants.

Ce chiffre étonna tout le monde en France, mais on eut bientôt l'explication de cette performance.

En France, on était habitué aux records européens établis sur route, soit sur celle d'Ostende, soit à Nice, soit à Dourdan, mais routes ayant toutes les imperfections de la route.

Or, on apprit rapidement que la plage d'Ormond-Beach, comme du reste les grands lacs glacés utilisés près de Chicago, offrait une surface absolument plane, et cependant assez rugueuse pour assurer une excellente adhérence. Alors que sur une route ordinaire, le principal obstacle aux grandes vitesses réside dans ces caniveaux imperceptibles, ces dépressions de terrain, ces trous inhérents à tout chemin, et que les moindres secousses, les moindres chocs, sont accrus considérablement en raison directe de l'allure à laquelle marchent les véhicules, à Ormond-Beach, le véhicule, sur une surface parfaite, avance sans trépidation, sans que la moindre propulsion à se soulever ne vienne diminuer l'adhérence, la force du moteur est utilisée à tout instant et la vitesse n'a d'autre limite que la puissance de ce moteur.

La performance de M. W. K. Vanderbilt n'en était pas moins magnifique. Elle fut une brillante révélation aussi pour le modèle 1904 du pneu Continental (nouvelles toiles), qui venait ainsi de faire ses preuves de bandage essentiellement résistant.

Postérieurement au record du milliardaire américain, de nouveaux essais étaient effectués à Ormond-Beach sur le kilomètre et le mille. Stevens, sur Mercedes (pneu Continental), couvrait le premier en 27 secondes et le second en 43 s. 1/5.

La Coupe Vanderbilt

Le 8 janvier 1904, à l'assemblée générale annuelle de l'Automobile-Club d'Amérique, A. R. Pardington, ayant été élu chairman, eut à réorganiser le bureau. Son premier choix fut celui de W. K. Vanderbilt junior,

qui eut de suite l'idée d'instituer une coupe en vue d'une épreuve internationale.

On peut se demander à quels mobiles obéit le donateur, en offrant cet enjeu à l'occasion d'une épreuve qui devait devenir célèbre. Il se peut que M. Vanderbilt ait eu surtout en vue, en créant cette épreuve, de provoquer l'émulation des constructeurs américains, et aussi de faire, au milieu des populations américaines, œuvre de propagande automobile. Ce qui incite à le croire, c'est cette condition mentionnée dans le règlement de la Coupe, à savoir qu'elle se disputerait au moins les deux premières années en Amérique.

Si M. Vanderbilt agissait ainsi pour le plus grand bien des Américains, ceux-ci lui en furent sur le moment peu reconnaissants, car on imagine difficilement à quelles difficultés il fut en butte ainsi que les membres de l'Automobile-Club d'Amérique, et la peine qu'il eut à triompher du mauvais vouloir des riverains du Circuit.

Il était impossible, en effet, d'interdire la route. Les règlements, les idées mêmes des Américains s'y opposaient. Par bonheur, le Circuit ne comprenait que 46 kilomètres de tour. Il fallut mobiliser toute une armée de porteurs de drapeaux à tous les croisements de route avec mission de prévenir les passants du danger qu'il y avait à traverser.

Malgré tout, pendant toute la durée et sur tout le parcours de la course, il y eut des spectateurs. On recherchait spécialement les virages, les endroits réputés dangereux; la possibilité d'un accident constituant un attrait particulier.

L'épreuve comprenait dix tours de circuit. De la route, les deux tiers étaient passables, le reste franchement mauvais. D'ailleurs, les incidents furent nombreux. Presque au début de la course, une voiture allemande



M. W.-K. VANDERBILT JUNIOR
DONATEUR DE LA COUPE
(La France automobile)

verse et le mécanicien est tué, tandis que son conducteur blessé est porté à l'hôpital. A un passage à niveau, on dut faire arrêter un train pour laisser continuer un concurrent; moins heureux, le coureur français Gabriel, au même endroit, voit un express déboucher sur lui, il a juste le temps de mettre l'accélérateur et de passer à quelques mètres devant le train.

Ces accidents divers ayant éliminé quelques concurrents, d'autres se trouvant distancés, la lutte fut circonscrite entre la voiture Clément-Bayard, pilotée par Albert Clément, et la voiture Panhard, de M. Heath, munie de pneus Michelin.

Finalement, après une lutte superbe, ce dernier finit premier, battant son concurrent de 1 m. 28 s. Il avait fait les 487 kilomètres du parcours, en 5 h. 26 m. 45 s., à une moyenne de 83 km. 600; tandis que le second, Albert Clément, faisait une moyenne de 83 km. 300. Celui qui fut classé troisième fut Lytle, sur voiture américaine Pope Toledo. Sa moyenne avait été de 71 kilomètres à l'heure.

Après cette arrivée, le public ayant envahi la route, et l'heure étant avancée, on arrêta la course.

Cette première Coupe Vanderbilt, la Gordon-Bennett d'Amérique, fut donc un gros succès pour l'industrie.... française.

Congrès de la Fédération des Automobiles-Clubs régionaux

On sait avec quelle rapidité les Automobiles-Clubs de province qui s'étaient fondés en dehors, mais avec l'appui de l'Automobile-Club de France, avaient prospéré.

Mais il importait que tous les Automobiles-Clubs s'unissent entre eux pour obtenir le règlement rapide de toutes les questions concernant les droits et les devoirs des automobilistes. Telle fut la raison d'être de la Fédération des Automobiles-Clubs régionaux.

La première réunion des divers délégués des Automobiles-Clubs se tint, en avril 1904, chez le prince d'Arenberg, l'actif président de l'Automobile-Club du Centre. C'est là que l'on décida définitivement la formation de la Fédération (le président fut le prince d'Arenberg, et les vice-présidents MM. Franchomme et Perrigot).

Puis la nouvelle Fédération se réunit en Congrès le 24 avril et le 2 mai, à Arras, à l'occasion du meeting. Parmi les différents travaux effectués, il faut

citer un rapport du marquis de Ludre, tendant à la suppression de la limitation de vitesse et à l'établissement d'un nouveau service d'examens de chauffeurs; deux rapports de M. Franchomme, l'un sur les questions d'assurances et sur une entente possible entre les directeurs de Compagnies et les Automobiles-Clubs, l'autre sur le prix de transport des autos en chemin de fer; le rapport du prince d'Arenberg sur le fonctionnement de signaux et avertisseurs automatiques sur les routes, puis des rapports divers sur l'organisation d'école de chauffeurs dans chaque club, sur les formalités douanières pour l'importation temporaire des autos dans un pays; enfin, sur la création d'une Société de secours mutuels de chauffeurs mécaniciens.

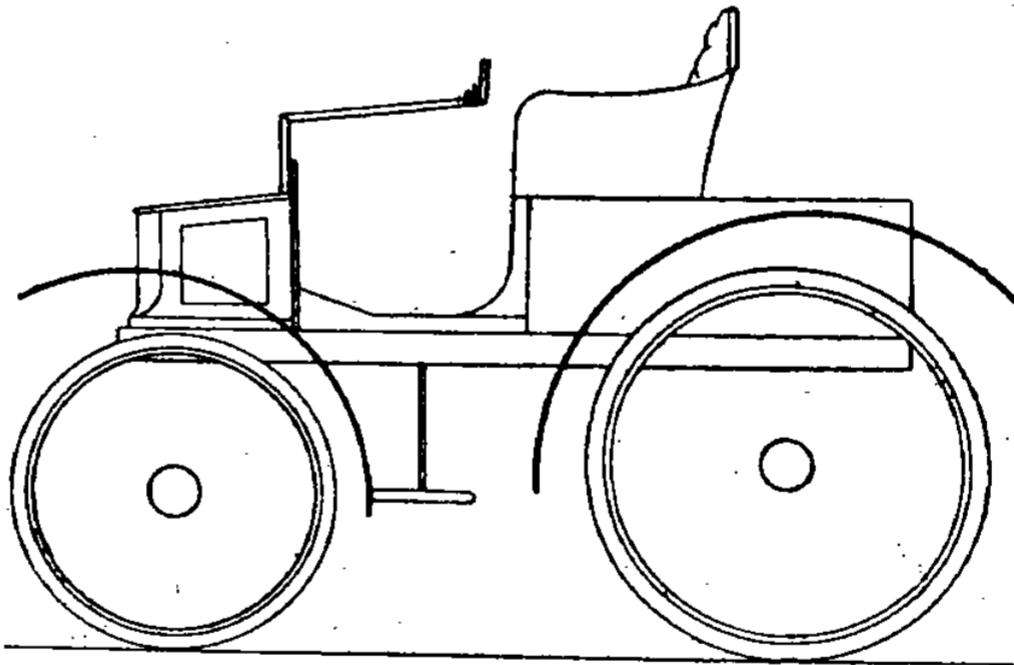
Selon l'usage, un banquet qui réunit les congressistes et leurs invités termina ce Congrès, dont les travaux furent loin d'être inutiles pour la cause automobile.

L'industrie de la carrosserie pour automobiles

Si jamais industrie fut révolutionnée par l'automobile, ce fut bien celle de la carrosserie. Et vraiment ce fut là une révolution; car rarement une industrie fit un pareil bond dans la voie du progrès après avoir végété longtemps.

Sans doute, l'art du carrossier s'était perfectionné depuis les chaises de poste; la voiture, depuis les chemins de fer, ne servant plus aux longs voyages, était devenue un délicat objet de luxe. Depuis déjà longtemps, les modèles étaient invariables;

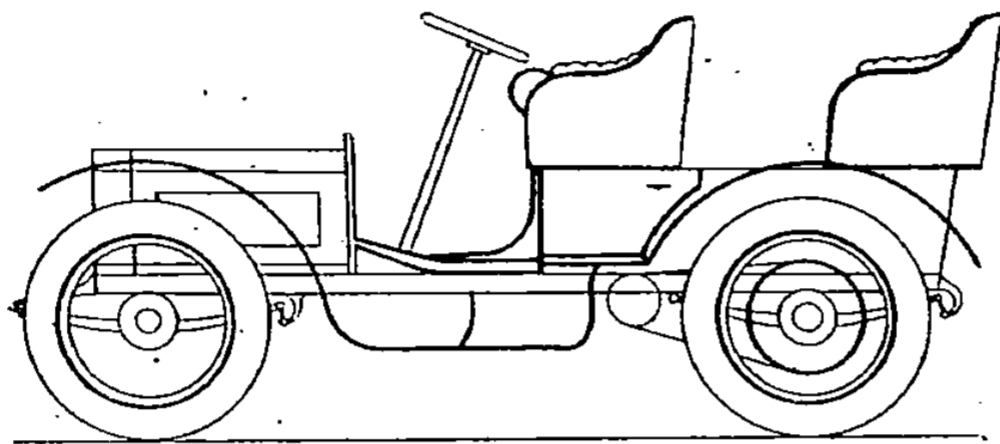
leur commodité les avait fait adopter; on les conservait par mode ou bien par habitude. On les voit encore aujourd'hui: ni leur forme ni leur nom n'est changé. Ce sont: le coupé, la victoria, le landau, soit toutes les voitures à chevaux qui ne sont pas encore près de disparaître. Les progrès, si réellement progrès il y avait, se marquaient par des petites



UN TYPE P.-L., 4 CHEVAUX, DE 1897,
HAUT SUR ROUES, CHASSIS DE 1 M. 60
(L. AUSCHER, *le Tourisme en automobile*)

améliorations de détail, par de légers changements de forme qui équivalaient pour les voitures, aux différences de coupe que l'on remarque dans les vêtements d'une saison à l'autre.

Vinrent les progrès rapides des automobiles. Les moteurs augmentèrent de puissance, les châssis plus grands et destinés bientôt à trans-



DOUBLE-PHAÉTON (ÉLÉVATION)
(L. AUSCHER, *le Tourisme en automobile*)

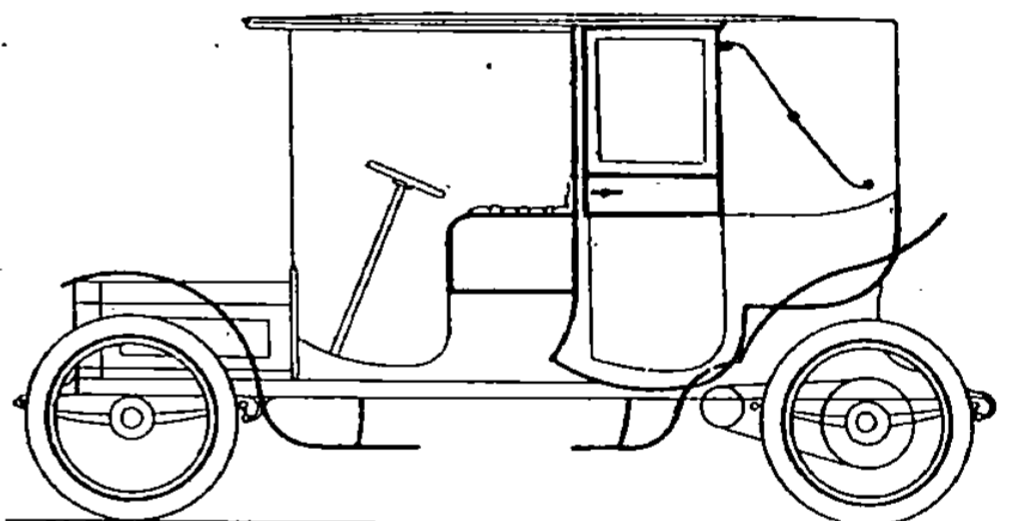
porter des personnes autres que le conducteur, il fallut un semblant de carrosserie.

Naturellement, les premières caisses construites furent informes. C'était, d'ailleurs, l'époque des courses de vitesse; et l'on n'appréciait encore l'automobile que

comme engin rapide et léger. Aussi voyait-on surtout des véhicules aux capots formidables avec, pour tout siège, deux petits baquets de course.

Cependant, on ne tarda pas à considérer le côté réellement pratique de l'automobile, et on chercha à rendre ces voitures un peu confortables.

Alors furent ébauchées les premiers tonneaux, les premières limousines. Mais que cela était bâti sans art et sans goût. Il ne faut pas remonter bien loin dans ses souvenirs pour retrouver celui de ces affreuses caisses de voitures, droites comme des guérites posées sur un châssis, peintes de couleurs voyantes et



LANDAULET DE TOURISME
(L. AUSCHER, *le Tourisme en automobile*)

où, si l'on s'asseyait, les genoux vous rentraient dans l'estomac.

D'ailleurs, les carrossiers auraient eu tort d'établir des caisses plus confortables ou plus luxueuses. C'était la chose qui importait le moins à l'acheteur, celui-ci ne voulait pas dépenser d'argent chez le carrossier, et il n'était pas rare de trouver des « tonneaux » de trois cents francs sur des châssis de vingt mille.

Le rôle du carrossier automobile devint bientôt plus important. Malheureusement, les fabricants firent tout d'abord fausse route. Voulant établir

des carrosseries, à la fois solides et légères, ils construisirent les armatures en aluminium, en partinium, revêtues de tôles minces.

Ces procédés de construction ne donnèrent pas les résultats qu'on en attendait. Ces carrosseries trop légères furent incapables de supporter longtemps les trépidations. Le jeu s'établit entre les divers organes. De plus, la peinture tient mal sur la tôle : la pluie, le soleil surtout, la faisait se craqueler et s'enlever par plaques, l'aluminium mouillé s'effritait à la longue.

On revint à la carrosserie en bois et soignée. On veut sur son châssis une œuvre d'art signée Rothschild, Kellner, Labourdette, Bail, Boulogne, Jeantaud, etc., car, en effet, le client est devenu plus exigeant. Le grand public, les dames ignorant les mystères des châssis mécaniques se laissent volontiers séduire par le luxe de la caisse, et, à cette époque, il n'est pas exagéré de dire que tel carrossier a fait autant pour le succès d'une marque que les qualités mécaniques de la voiture.

D'autre part, la nécessité de transporter des bagages et tout un équipement, conduit les carrossiers à donner aux voitures de tourisme, avec le confort, la solidité, sans exclure le luxe. Ils établissent différents types de voitures : depuis celles entièrement découvertes jusqu'aux voitures fermées comme les limousines, celles à capote, les voitures à dais, c'est-à-dire demi-fermées, ou les voitures à ballon démontable.

La carrosserie automobile a fait faire en outre, à l'ébénisterie, un pas en avant considérable. Jamais on n'a su si bien vernir, laquer le bois. C'est pourquoi chaque exposition nouvelle nous procure le spectacle de la foule s'extasiant devant des merveilles de cet art difficile.

L'automobile utilitaire et industrielle. — Postes, agriculture, livraisons, armée, omnibus

Nous avons vu adulée, cajolée, cotée, la voiture de course déjà monstrueuse cependant, atteinte d'une hypertrophie de moteur, mais séduisante néanmoins et merveilleusement conformée pour remplir le programme qu'on lui a fixé.

La voiture de grand tourisme s'est aussi multipliée. Elle jouit d'une haute faveur auprès des sportsmen avides de voyages. Elle s'est mise à l'unisson des desirata de confort et d'élégance formulés par ses possesseurs éventuels. Puissantes aussi, elles se différencient si peu des voitures de

course, en ce qui concerne le châssis et le moteur, que la Coupe Gordon-Bennett l'année 1903, est en somme gagnée par une Mercedes de « touriste ».

On voit même circuler de véritables roulottes. Celle du prince Orloff, luxueusement aménagée. Celle construite à Bordeaux, pour M. Lafitte, véritable modèle du genre... et de la complexité. Le docteur Lewhess, de Londres, entreprendra le tour du monde avec son fameux « Passe-Partout », issu des usines de Panhard-Levassor, gigantesque appartement roulant dont le réservoir à essence seul a une capacité de deux mille litres !



LE POIDS C'EST L'ENNEMI !
(Affiche de Michelin)

Mais ces engins attrayants, curieux, commodes ou synthétisant l'exagération, sont essentiellement des véhicules de luxe. Onéreux à acquérir, onéreux à entretenir. Leurs mécanismes font une consommation inavouable de carburants et d'huiles. Leurs roues, des hécatombes de pneumatiques, si bien que Michelin, épouvanté pour sa clientèle et sagement inspiré, suggèrera, en 1904, la création d'une Coupe des carrossiers, destinée à en-

gager cette industrie dans la voie des constructions légères.

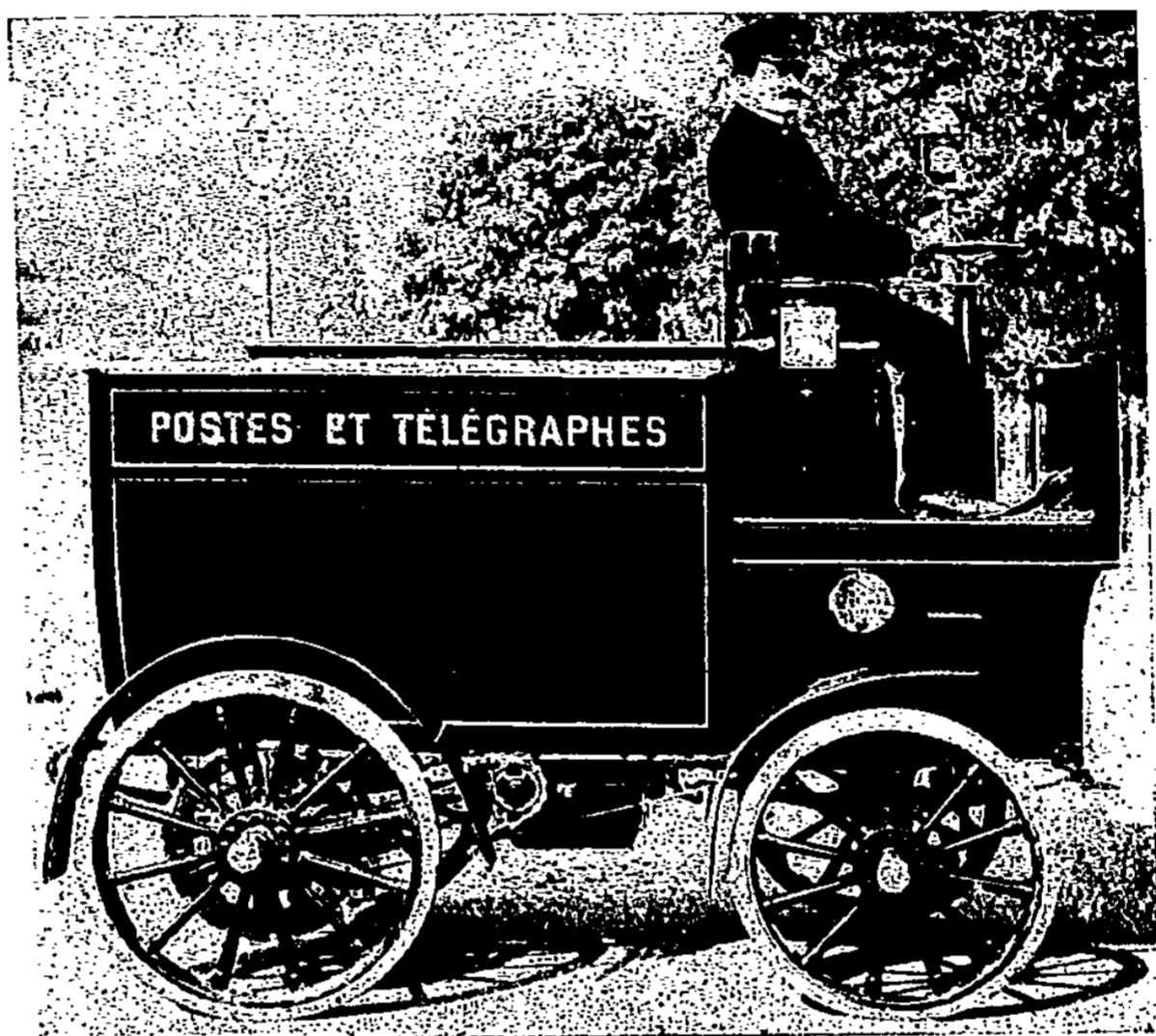
Le reste est à l'avenant, et l'on ne voit guère l'automobilisme se vulgarisant sous cette forme.

Heureusement, à côté de ces produits exceptionnels se trouve la voiture populaire, ou destinée à devenir telle. L'engin pratique, économique, durant longtemps, coûtant peu. Ce sera le monocylindre léger et robuste à la fois, tel que le conçoivent de Dion-Bouton, Darracq et quelques autres. L'homme d'affaires, le médecin, le voyageur de commerce ont besoin du véhicule simple et pas cher, qui leur rendra plus de services que le cheval attelé. Cottureau, de Dijon, baptisait le premier sa voiturette : l'automobile du docteur ; Ader imitait cet exemple. Toutes les maisons de construction finissent par créer un type de véhicule susceptible de convenir aux personnes exerçant des professions ambulantes. Elles y trouvent leur profit. Voilà donc l'automobile utilitaire.

L'automobile industrielle apparaît à son tour et comporte d'innombrables applications. Au hasard : Une des premières utilisations de l'auto-

mobile pratique est son emploi aux services postaux. Dès 1903, en Hollande, à l'occasion d'une grève, des particuliers mettent à la disposition de l'administration leurs automobiles qui, par les temps les plus affreux et sur les chemins les plus mauvais, accomplissent un service extrêmement dur, étonnant tout le monde. Ce provisoire devient la même année définitif en Italie et la maison Fiat ne cesse depuis lors de livrer aux postes et télégraphes, de petites voitures à pétrole pour les services urbains.

Grâce à l'insistance de M. Marcel Sembat, député de Paris, on se préoccupe en France, à dater de la même époque, de concéder — avec subventions — certains services postaux interurbains à des entrepreneurs de transports automobiles. En 1904, l'administration à Paris, après avoir expérimenté les « Peugeottes » comparées aux engins électriques, se déclare favorable à ce dernier mode de



ÉLECTRIQUE POSTALE MILDÉ

traction et s'entend avec le concessionnaire de messageries, M. Duboys, pour qu'il remplace peu à peu l'antique cavalerie et le cabriolet 1830 par des voitures électriques Mildé, alimentées par de puissants accumulateurs qui permettent de faire rouler un poids de deux tonnes et demie, à une vitesse moyenne de 30 kilomètres à l'heure, non compris 400 kilogrammes de correspondance.

Pendant ce temps, à Madagascar, des Panhard-Levassor effectuent un service régulier entre Tananarive et la côte. A la Guadeloupe, des omnibus Delahaye font la poste et le transport des voyageurs, et l'Allemagne adopte pour les colis postaux les maniables tris-porteurs.

L'automobile agricole (laboureuse, semeuse, faucheuse), surtout employée en Amérique, où la propriété rurale, non morcelée comme en

France, permet les vastes cultures, utilisée depuis longtemps en Angleterre pour le service des champs, s'acclimate aussi en France. Le tracteur Ivel-Pilter est la révélation du Concours agricole de 1903.

Dans les villes, les grands magasins ont adopté aussi l'automobile pour effectuer leurs livraisons. Ils y gagnent du temps et s'en font une réclame. Le Louvre, le Bon Marché, le Printemps, les grands épiciers Potin, Damoy ont leurs élégantes livreuses.

La raffinerie Say possède deux douzaines de robustes camions Purrey,



CURIEUSE APPLICATION DU MOTEUR

A EXPLOSIONS

(La Vie automobile)

mais voici mieux encore : On arrose les avenues avec des tonneaux automobiles fabriqués par de Dion-Bouton ; on balaye les chaussées avec des balayeurs automobiles. Londres, Paris, New-York, Berlin, bien d'autres capitales, beaucoup de grandes villes de province fournissent leurs pompiers d'automobiles. Bien que la mise en marche rapide du moteur à pétrole ou électrique semble indispensable, on commence à Paris par demander à la maison Weyler et Riche-

mond, une pompe à vapeur. Celle-ci, d'une force excédant 30 chevaux, transporte des dévidoirs et tout le matériel de première nécessité.

L'armée est mieux montée, encore qu'elle ne dispose que d'un budget fort limité. La première compagnie d'ouvriers d'artillerie de Vincennes, commandée par un technicien de premier ordre qui, parfois, ne dédaigne pas de prendre le volant d'une voiture de course, M. le capitaine Genty, connu aussi sous le pseudonyme de : de La Touloubre, possède un train Scotté, des voiturettes Decauville, quelques Panhard, des Darracq.

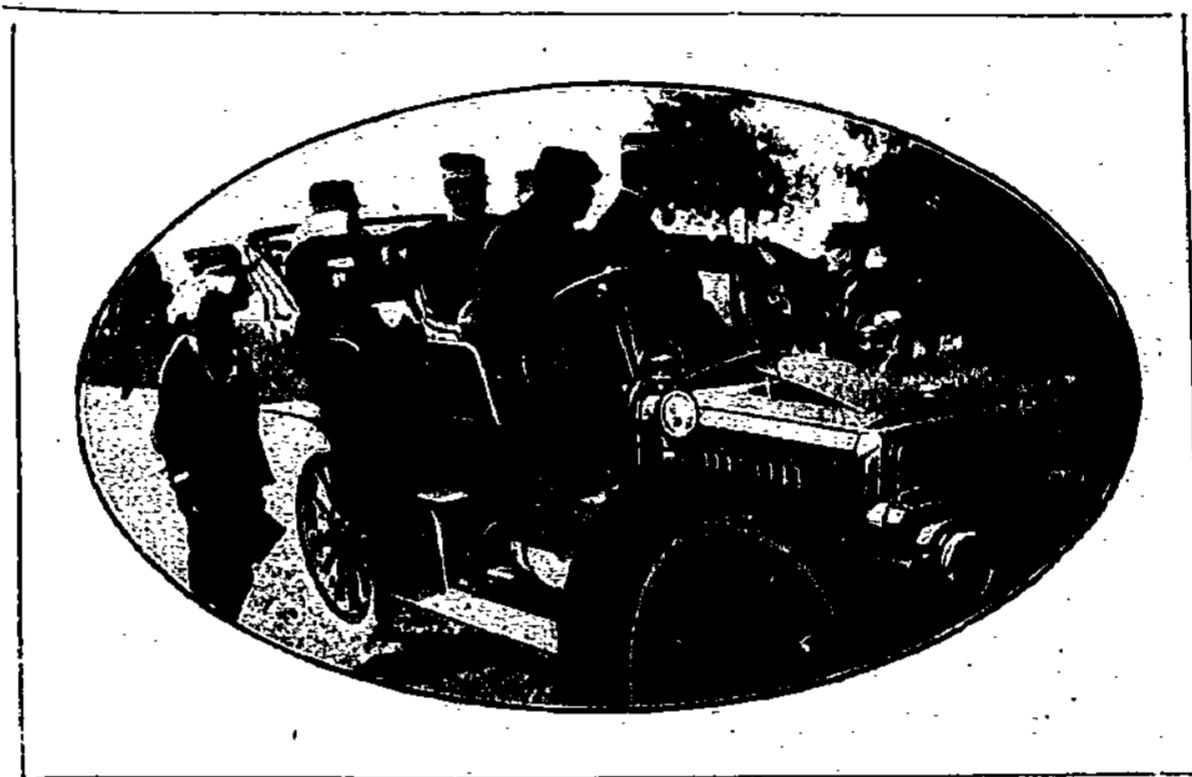
D'autre part, le premier exemple d'une automobile jouant un rôle effectif aux grandes manœuvres d'une armée est fourni par une voiture Renault 10-chevaux, portant une dynamo électrique qui actionne un projecteur la nuit, tandis que le jour elle véhicule le général en chef.

En 1904, MM. les généraux Brugère et Dessirier suivront aux manœuvres

de l'Est, les opérations des troupes, en automobile. Les chauffeurs-propriétaires sont autorisés à faire comme automobilistes leurs vingt-huit jours, à la condition de mettre leurs voitures, moyennant indemnité d'ailleurs, à la disposition des états-majors.

A l'étranger, on suit le mouvement. L'empereur d'Allemagne créera bientôt un corps de volontaires chauffeurs qu'il dotera d'un brillant uniforme. Le roi d'Italie adoptera l'automobile pour visiter ses armées, et l'Autriche imaginera une automobile blindée abritant un canon ou une mitrailleuse, en attendant que l'usine Charron - Girardot - Voigt reçoive de Russie la commande d'une série de voitures de guerre.

Corollaire, hélas indispensable, on prévoit, on exécute aussi la voiture ambulance automobile, qui, même en temps de paix, est un précieux et rapide auxiliaire du service des



L'AUTOMOBILE AUX MANŒUVRES
(PANHARD-LEVAFFSOR)

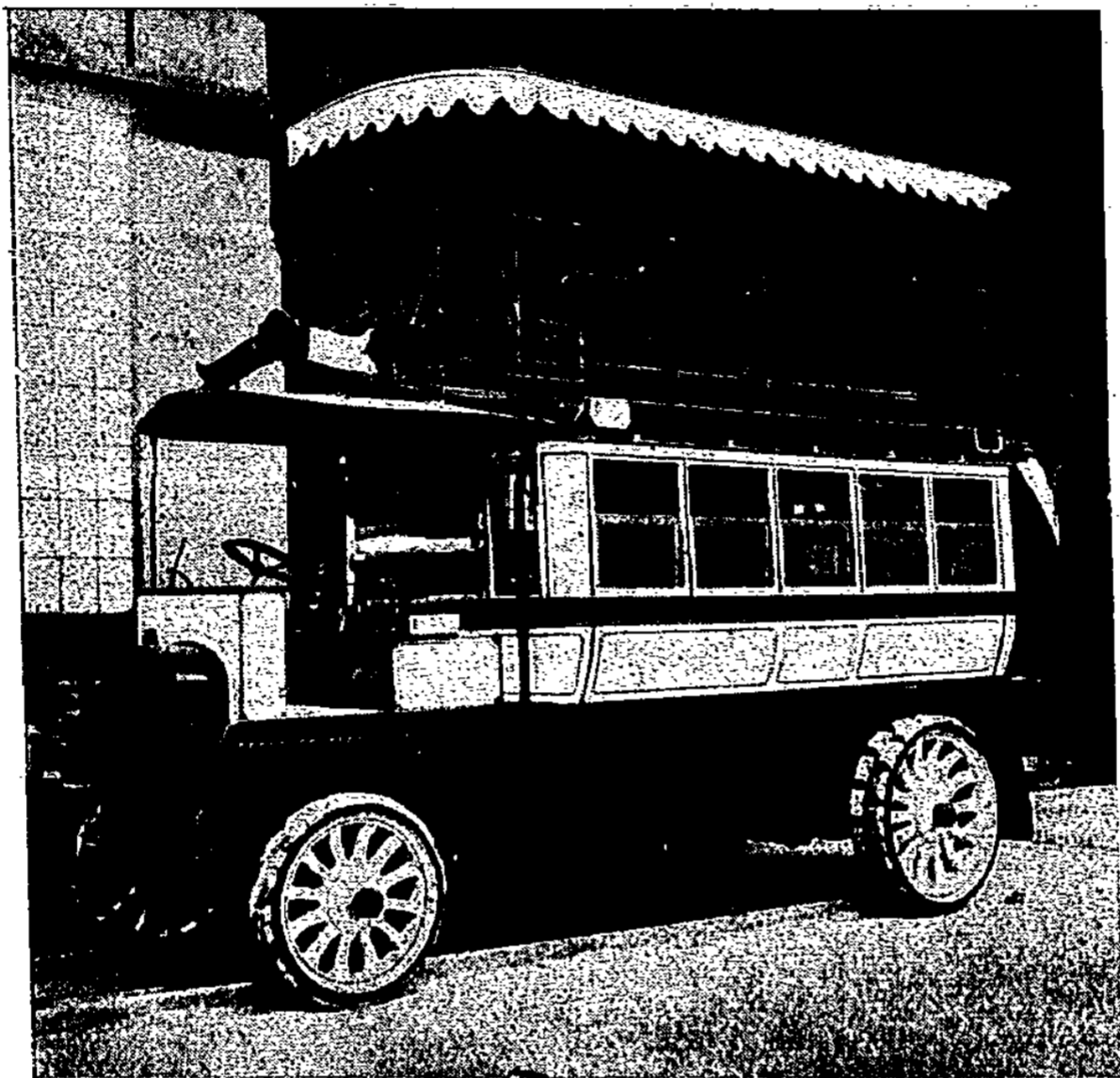
hôpitaux ou des ambulances urbaines privées. Maxime Du Camp avait jadis songé à l'emploi de l'automobile comme auxiliaire du chemin de fer. Nous savons déjà que bien des services fonctionnent. Ils se multiplient de plus en plus. Les omnibus à vapeur et à pétrole de Dion-Bouton, desservent utilement la côte normande, pour ne citer que ceux-ci et que cette région.

Signe des temps très caractéristique; les conseils généraux se montrant favorables aux progrès, votent des subventions à allouer aux entrepreneurs de services publics automobiles.

En Suisse, oui même en Suisse, dès 1903 des omnibus Orion effectuèrent un service régulier dans le canton de Zug; les environs de Leipzig, en Allemagne, sont ainsi desservis; Londres à déjà ses omnibus à pétrole. A Paris, de Dion-Bouton, Delahaye, Gardner-Serpollet, Bayard-Clément, Krieger, Turgan, Peugeot font essayer à la Compagnie générale des omnibus, des châssis de leur fabrication. Plus heureux que les

ancêtres Raffard, Weidnecht, leurs efforts sont couronnés de succès. Eugène Brillié enregistrera la première commande.

En attendant, circule à Montauban un curieux omnibus électrique qui reçoit le courant d'un trolley aérien, mais dont la direction dépend du wattman, système qui donne d'ailleurs d'excellents résultats en Allemagne.



L'AUTOBUS PARISIEN E. BRILLIÉ

Dès 1863, Aveling Porter préconisait l'emploi d'un arbre de transmission commandant par engrenages chaque essieu de voiture d'un train sur route, reprenant en somme l'idée mise à exécution par les frères Ch. Dietz. Renard met ce principe en pratique et crée son train routier dont tous les essieux sont moteurs ce qui permet des virages aussi corrects que sur rails.

Aux États-Unis, la « Gibbs Engineering C^o » de Glendale, construit des trains routiers basés sur un autre principe : au lieu d'être mécanique, la transmission entre le moteur et les essieux est électrique. C'est le dispositif dont Heillmann rêvait l'application aux trains sur rails.

Mais le rail lui-même n'échappe pas à l'envahissement automobile. On lui inflige l'humiliation d'être la voie ferrée sur laquelle vont triomphalement s'élancer les voitures automotrices de Valentin Purrey et de Gardner-Serpollet, après le quadricycle postal sur rails de Panhard-Levassor expérimenté dans l'Eure; avant le quadricycle de Dion-Bouton étudié par le génie militaire sur les voies stratégiques.

Et c'est ainsi que l'automobilisme s'introduit partout, s'implante, s'impose par ses qualités, ses avantages. Ce n'est plus le joujou, l'objet

de luxe, le phénomène, c'est bien la formule matérialisée d'un mode de locomotion nouvelle appelée à supplanter tous les autres.

Le Salon du Grand-Palais. — La presse sportive

Après le Salon de 1903, chacun avait dit : « On ne fera pas mieux. » Cependant les organisateurs se surpassèrent, et le Salon de 1904 suscita encore l'admiration des visiteurs. C'était toujours la même somptuosité, la même orgie d'éclairage, la même richesse de stands ; mais les organisateurs avaient trouvé le moyen de ne pas se répéter et de rester originaux. Aussi le succès couronna-t-il leurs efforts.

De la part du public c'est encore la même cohue empressée autour des châssis nus et des belles carrosseries ; c'est toujours la foule profane, mais qui fait petit à petit son éducation technique. Le chiffre des entrées à ce Salon dépassa de beaucoup celui des années précédentes ; c'est là le critérium du succès.

Du côté des constructeurs le succès fut encore plus grand peut-être. D'abord les exposants se trouvèrent en si grand nombre que l'on fut obligé d'adjoindre au Grand-Palais les Serres de la ville de Paris au cours la Reine.

C'est là que l'on organisa l'Exposition des poids lourds et celle des canots automobiles et cette exposition ne fut pas la moins intéressante.

Le public ne restait pas, comme on pourrait le croire, indifférent aux poids lourds : ces monstres pesants l'intéressaient ; depuis longtemps, on lui promettait des omnibus automobiles ; là, il lui était donné de contempler enfin ces fameux météores dont on parlait tant et qu'on ne voyait jamais.

Comme toujours, le Salon mit en valeur, dans la fabrication automobile, mille perfections de détails. Les constructeurs cherchaient surtout à faciliter la tâche du conducteur en faisant de la machine une véritable sorte d'automate. C'est peut-être là la grande tendance du Salon de 1904.

Au point de vue affaires, le Salon de 1904 fut plus que jamais la Bourse du monde. Une armée d'intermédiaires y spéculèrent avec succès et y réalisèrent d'importants profits, la plupart des voitures faisant prime.

Enfin, il est à noter que cette industrie française de l'automobile, pour la première fois peut être, reçut des pouvoirs publics, mieux que des encouragements platoniques, car plusieurs personnalités du monde auto-

mobile furent, au Salon, récompensées de leurs efforts par le ruban de la Légion d'honneur,

A l'occasion de l'Exposition de l'alcool à Vienne on donna la croix à Henri Desgrange qui la méritait véritablement en tant que directeur du puissant journal *l'Auto*, dont il avait assuré depuis sa fondation, la carrière de plus en plus brillante.

Cette distinction fut chaleureusement applaudie dans les milieux sportifs et aussi au banquet monstre que le conseil d'administration du vaillant organe offrit à cette occasion, au Palais d'Orsay, à cinq cents, environ, de ses amis!

D'autre part, avec cette fin d'année on enregistrait dans l'histoire de la presse, la transformation de l'agonisant *Vélo* qui devenait le *Journal de l'automobile*, sous la direction de M. G. de Pawlowski, et la fondation, avec l'appui du *Journal*, d'un quotidien sportif intitulé *les Sports*, dont M. Georges Prade prenait la rédaction en chef.

Deux seules ombres au tableau récapitulatif enchanteur de cette année 1904 : la mort de Levegh, l'ancien champion de la maison Mors, et celle du coureur Béconnais, ce dernier tué aux environs de Bayonne, alors qu'il essayait son véhicule de course en vue du Circuit des Ardennes.

CHAPITRE XXIX

Les Eliminatoires

La Coupe Gordon-Bennett en Allemagne (1904)

Notre anxiété au sujet de la représentation française à la Coupe Gordon-Bennett. — Les polémiques soulevées à l'occasion du choix des concurrents. — Le principe des éliminatoires adopté. — Les éliminatoires en France et à l'étranger. — Le Circuit de l'Argonne. — A l'île de Man. — Les éliminatoires françaises. — Deux hommes nouveaux : Théry, Brasier. — En Allemagne : un parcours difficile. — L'Empereur assiste à la course. — Félicitations, congratulations. — La Coupe nous est revenue. — Qu'allons-nous en faire ?

Notre anxiété au sujet de la représentation française à la Coupe Gordon-Bennett

LORSQUE M. Gordon-Bennett fondait, à la veille de 1900, l'épreuve qui portait son nom, elle venait au monde noyée, perdue au milieu des manifestations de toutes sortes offertes à l'activité de l'automobilisme. On la disputait à titre d'accessoire.

Toutefois, après la double victoire des étrangers, Edge et Jenatzy, après les accidents de Paris-Madrid permettant d'induire la fin des courses d'une capitale à l'autre, on sentit que la Coupe Gordon-Bennett allait remplacer la course annuelle de vitesse ; on pensa que le trophée une fois sorti de France aurait quelque peine à y rentrer... Il n'en fallait pas plus pour s'hypnotiser complètement sur cette manifestation, qui, désormais va, à l'occasion des polémiques qu'elle suscitera et des péripéties qui l'accompagneront, tenir en haleine le monde sportif pendant deux bonnes années.

Les polémiques soulevées à l'occasion du choix des concurrents

On discuta avec d'autant plus d'âpreté la question de la représentation de la France au tournoi international que celui-ci prenait de l'importance.

On se souvint qu'à l'issue de Paris-Vienne, la France avait perdu le bénéfice de sa victoire, bien que dix-sept véhicules français se soient classés avant la voiture Napier conduite par S. F. Edge et l'idée d'une épreuve éliminatoire germa implicitement dans l'esprit de plusieurs intéressés.

Les escarmouches — oh ! parfaitement courtoises et qui prouvèrent une fois de plus l'excellent esprit d'union qui inspirait au fond tous les dirigeants de l'industrie française — débütèrent bien avant l'épreuve de 1903 en Irlande.



M. DARRACQ

Au début de cette année, le Comité de l'Automobile-Club avait désigné deux voitures Panhard-Levassor et une voiture Mors pour représenter la France en Angleterre.

M. Darracq éprouva quelque déception lorsqu'il eut connaissance de cette décision, et dès le 5 février 1903, adressait au président de la Commission sportive une lettre exprimant cette opinion :

Je vous avouerai que ce n'est pas quelque sans surprise, que j'ai constaté qu'on n'avait pas fait appel à la maison Darracq, qui aurait été heureuse de soutenir une fois de plus les couleurs françaises

qu'elle a jusqu'ici fort bien représentées.

En effet, si l'on prend les diverses courses de 1902, on peut voir que la marque Darracq aussi bien par la vitesse que par la régularité de ses véhicules, pouvait avoir quelques droits à voir la confiance de l'Automobile-Club de France se porter sur elle.

Le président de la Commission sportive, répondit :

Monsieur,

Je suis en possession de votre lettre depuis le 5 courant, et je vous ferai simplement remarquer que c'est le Comité de l'A. C. F. qui a désigné l'équipe qui avait à représenter les couleurs françaises dans la Coupe Gordon-Bennett, et que, par conséquent, à l'heure actuelle la Commission sportive n'a plus à intervenir.

Agréez, etc.

M. Darracq ayant alors fait parvenir au président de l'Automobile-Club un double de sa lettre à M. de Knyff, reçut du baron de Zuylen, cette explication à la date du 12 février.

Si nous avons porté notre choix sur les deux marques que vous connaissez, la raison en est que ce sont les deux marques qui, dans les courses de 1902, ont remporté dans la catégorie des grosses voitures le plus de succès, et, d'après nous, elles se trouvèrent ainsi toutes désignées pour défendre nos couleurs.

Vous me demandez pourquoi ce ne sont pas des voitures de votre marque qui ont été choisies. Je vous répondrai que nous n'avons jamais vu de voitures Darracq engagées dans la catégorie des grosses voitures.

Nous estimions qu'il serait dangereux de procéder à des essais dans une course de cette importance... C'est pourquoi les maisons Darracq et Renault n'ont pas été choisies.

Ces arguments ne satisfirent point le puissant constructeur qui rétorqua :

... Qu'ont donc à faire là-dedans les grosses voitures?

Le règlement de la Coupe Gordon-Bennett publié par l'Automobile-Club de France, édition 1901, dit expressément, article 7, § 2 : « La voiture doit peser de 400 à 1 000 kilogrammes au maximum ».

Où parle-t-on des grosses voitures? Les voiturettes même sont admises.

Et M. le baron de Zuylen ayant déclaré qu'il considérait l'incident clos en ces termes :

... Le Comité de l'A.-C. F. a jugé en pleine connaissance de cause; l'équipe qui nous représentera a toute notre confiance, et nous savons que les maisons que nous avons désignées ne négligeront rien pour défendre les intérêts que nous leur avons confiés...

M. Darracq saisit alors de l'affaire les deux Chambres syndicales de l'automobile, et, après avoir pris connaissance de la correspondance échangée, la Chambre syndicale du cycle et de l'automobile, formula le vœu suivant :

La Chambre syndicale du cycle et de l'automobile, réunie le 10 mars en Assemblée générale, proteste à l'unanimité contre la façon dont la Commission sportive a formé l'équipe devant défendre l'industrie française dans la Coupe Gordon-Bennett. Elle s'étonne que la Commission ait systématiquement écarté les voitures légères, gagnantes de Paris-Vienne, alors que l'article 7 du règlement de la Coupe dit formellement que les voitures peuvent peser de 400 à 1 000 kilogrammes.

Les Chambres considèrent qu'en agissant ainsi la Commission sportive de l'A. C. F. a manqué d'impartialité, en éliminant de parti pris les marques qualifiées par leur victoire de la saison 1902 pour représenter la France dans la Coupe Gordon-Bennett.

Le Comité de l'Automobile-Club ne pouvait, ni ne voulait revenir sur sa décision première. Au demeurant, il eût été un peu tard pour opérer une modification quelconque, et, en fait, il advint que si la victoire fut remportée par une voiture allemande, les concurrents français prouvèrent par la belle régularité de leur marche en Irlande, que l'Automobile-Club

de France n'avait pas été si mal inspiré en les désignant pour nous représenter.

Néanmoins, lorsque, à l'occasion de la Coupe de 1904, le vœu de la Chambre syndicale fut renvoyé devant le Comité de l'A. C. F., celui-ci, réuni en octobre, décida par dix-sept voix sur vingt-quatre, le principe de la compétition préalable, ouverte à tous les constructeurs français.

Toutefois la maison Panhard-Levassor était qualifiée d'office par le Comité pour représenter, à raison d'un véhicule, la France à la Coupe de 1904. Cet hommage rendu à la grande marque doyenne pouvait en somme se justifier. Nous devions à l'usine de l'avenue d'Ivry bien des engins qui avaient à leur actif bien des victoires. Ils avaient été, étaient encore les modèles dont s'inspiraient pas mal de constructeurs.

Eût-on demandé aux industriels réunis de voter cette mise « hors concours » qu'il est à présumer que la proposition aurait recueilli l'unanimité des suffrages. En voulant l'imposer on provoqua des récriminations. A l'issue d'une réunion des fabricants représentant les deux chambres syndicales, M. le marquis de Dion fut désigné pour soumettre au Comité le vœu formel :

De voir adopter le principe d'une course éliminatoire ouverte à tous et égale pour tous.

Le principe des éliminatoires adopté. —

Les éliminatoires en France et à l'étranger

Après huit heures de discussion, la décision du Comité exauça le vœu que le marquis de Dion avait été chargé de présenter, et la Commission sportive fut invitée à rédiger un règlement spécial à cette épreuve.

Voilà une première question réglée, somme toute à la satisfaction générale et pour le plus grand bien de l'industrie. Il s'en esquisse une autre à laquelle, cette année, on n'attachera que peu d'importance : celle des licences. De nombreux constructeurs vendent leurs brevets à l'étranger et l'on se demande si ces voitures, construites ailleurs que dans leur pays d'origine, pourront être admises au tournoi international. M. Paul Meyan formule l'objection. Il dit :

Il se pourrait finalement que la Coupe revînt à l'Angleterre avec une Mors (de Londres) ; à l'Autriche avec une Mercedes (de Vienne) ; à l'Allemagne avec une de Dietrich (d'Alsace) ; ou à la Suisse avec une Rochet-Schneider, sous le nom de Martini, si ces dernières se mettent en ligne.

Seules la France, l'Italie, la Belgique et l'Amérique se présentent avec des marques vraiment nationales.

Ce point délicat ne sera pas solutionné de sitôt.

Nous avons, comme nos voisins, à nous préoccuper du choix d'un parcours pour l'épreuve éliminatoire.

On sait que la Coupe sera courue en Allemagne, au Taunus, et l'on présume que les éliminatoires, uniquement destinées à désigner la troisième voiture — deux Mercedes étant qualifiées d'office — seront disputées aux environs de Hanovre, sur un circuit de 49 kilomètres, passant par Luebscher, Brunnen, Schambeck, Lockstedt, Meezen, Hohenwestedt.

L'Angleterre fait des démarches auprès du Parlement, pour être autorisée à courir dans l'île de Man. On annonce que la sélection s'effectuera en Amérique à Daytona Beach (Floride).

Nous nous préoccupons également en France du choix d'un itinéraire : l'exemple du Circuit des Ardennes belges et celui plus récent du Circuit d'Irlande, incitent nos dirigeants à s'arrêter au principe du circuit fermé.

En dépit des nombreuses offres qui furent adressées aux organisateurs, on eut, dès le début, cette impression très nette qu'un Circuit dans l'Argonne, où à plus exactement parler dans les Ardennes françaises, serait adopté.

Le Circuit de l'Argonne

Proposé par l'Automobile-Club ardennais et très spécialement par M. Corneau, le sportif directeur du *Petit Ardennais*, très sympathique aux automobilistes, l'itinéraire en question devait, partant de Flize à 9 kilomètres de Mézières, aller en ligne droite jusqu'à Donchery, puis après un virage brusque, longer la Meuse jusqu'au rond-point du château de Bellevue où fut signée la capitulation de Sedan. L'itinéraire commençait alors à être accidenté vers Chéhéry et Tannay, gagnant Stonne, La Bagnole, Buzancy, puis Vouziers, Le Chesne, Bouvellemont, puis revenait à Flize, soit au total 130 kilomètres de belles routes, parfois un peu étroites, mais en général bonnes.

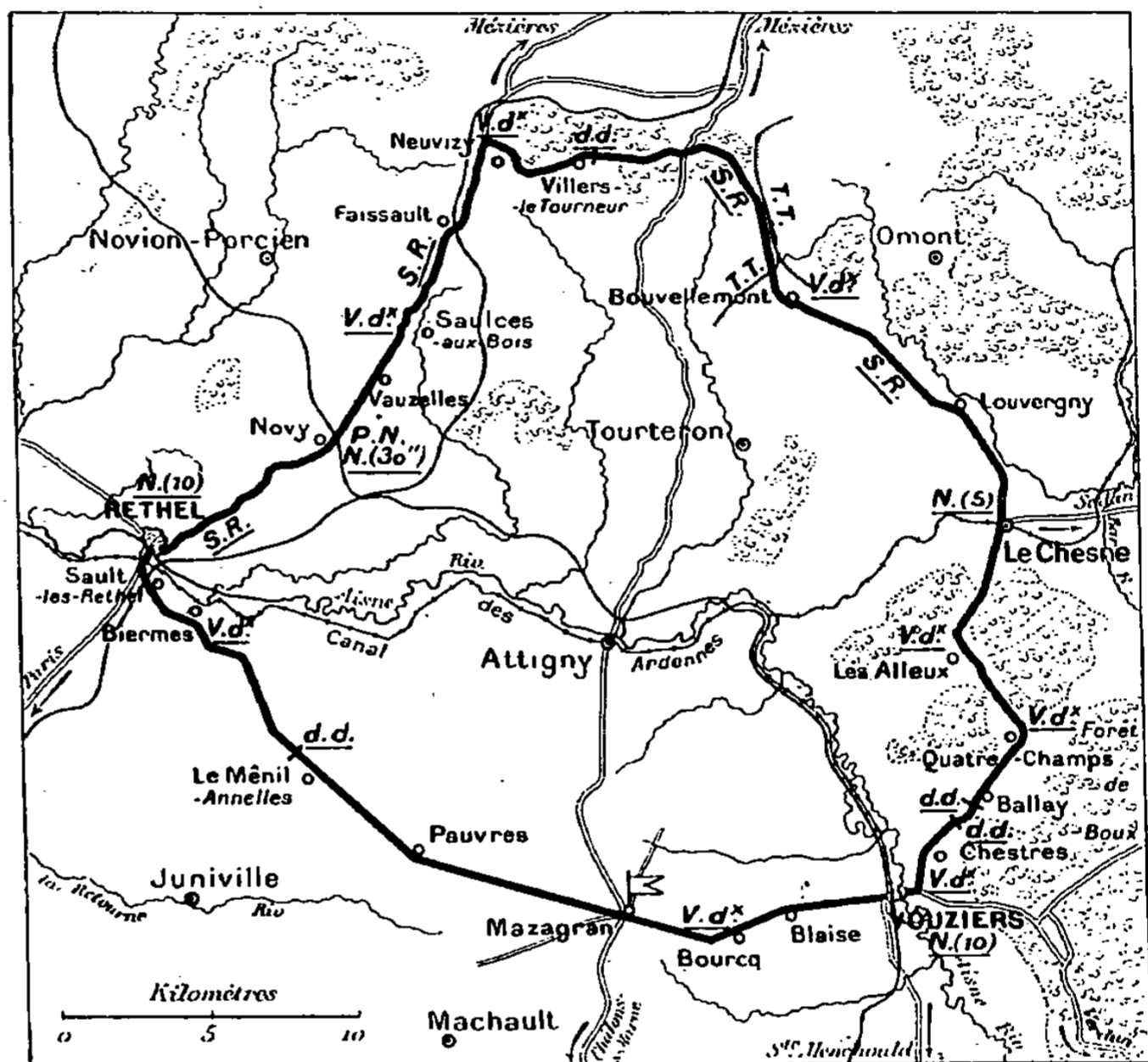
MM. René de Knyff, le comte de Vogué et Gilles Hourgières, représentant la Commission sportive, s'en furent reconnaître cet itinéraire.

Le président, interrogé à son retour, émit cette opinion favorable :

La route que nous avons parcourue dimanche dernier est, certes, par endroits, peu

large, mais elle est loin d'être l'étroit boyau qu'on a voulu la représenter. Afin de nous faire un avis bien personnel, nous avons, mes collègues de la Commission sportive et moi, couvert les 130 kilomètres de la route, chacun dans une voiture différente... Je dois avouer que notre opinion fut absolument identique et que le Circuit nous a paru parfaitement acceptable.

Il présentait en outre cet avantage de ressembler comme configuration géographique au parcours du Taunus.



PLAN DES ÉLIMINATOIRES EN ARGONNE

Toutefois, après de nouvelles études sur place, l'itinéraire subit quelques modifications et finit par être le suivant :

Départ à Mazagran, Vouziers, Le Chesne, Bouvellemont, Neuvisy, Novy, Rethel, Pauvres et retour à Mazagran, quatre neutralisations à Vouziers (10 minutes); Le Chesne (5 minutes); Novy (30 secondes); Rethel (10 minutes).

Cet itinéraire adopté, il fallut s'occuper d'obtenir l'autorisation gouvernementale pour y faire disputer l'épreuve. En cas de refus, on devait accepter l'offre de la Belgique, consistant à faire nos éliminatoires sur son Circuit des Ardennes; mais avant d'en venir là il fallait faire l'impos-

sible pour courir « chez nous ». Or, en dépit des démarches répétées de MM. de Dion, Darracq et Gobron, place Beauvau, M. Waldeck-Rousseau ne voulait rien accorder sans l'autorisation de la Chambre. Et il semblait scabreux de demander semblable chose à un Parlement qui avait tonitrué lors de Paris-Berlin et de Paris-Madrid.

Il fallut néanmoins en passer par là; très adroitement, le marquis de Dion suggéra à M. Albert Poulain, député de Charleville, de poser la question. L'honorable représentant des Ardennes prit la parole un soir, à la fin d'une séance orageuse.

On lit en effet à l'Officiel :

M. Albert Poulain. — J'ai l'honneur de déposer un projet de résolution pour lequel je demande l'urgence et la discussion immédiate. Ce projet tend à inviter le gouvernement à autoriser la course du Circuit des Ardennes.

M. le président du Conseil. — Je ne fais aucune opposition au projet de résolution; mais je serais heureux que la Chambre se prononçât sur la question afin de dégager ma responsabilité. (*Mouvements divers.*) Je mettrai tout en œuvre pour éviter que la course présente des dangers ou des inconvénients, mais il me semble nécessaire que la Chambre se prononce; sans son assentiment je n'autoriserai pas la course.

M. Laroche-Joubert. — Il s'agit de substituer notre responsabilité à celle du gouvernement. Je ne voterai pas la proposition.

M. le marquis de Dion. — Il ne s'agit pas d'une course mais d'une expérience qui intéresse une industrie employant deux cent mille ouvriers; il serait désastreux de ne pas autoriser cette épreuve éliminatoire, car alors elle aurait lieu à l'étranger. Le public se désintéresserait peu à peu des questions d'automobilisme et l'industrie si française des automobiles courrait le risque de passer chez nos voisins. C'est ce qu'il faut éviter à tout prix.

M. Albert Poulain. — Lors de la course Paris-Bordeaux, l'administration n'avait pu prendre toutes les mesures de garantie contre les accidents. Il n'en sera pas de même dans les Ardennes. C'est un circuit de 125 kilomètres qui ne sort pas du département, ce qui permet de prendre toutes les précautions possibles.

Ainsi présentée, la chose ne fut pas très difficile à obtenir. Par vote à mains levées, le Parlement autorisa les éliminatoires, et sitôt après la

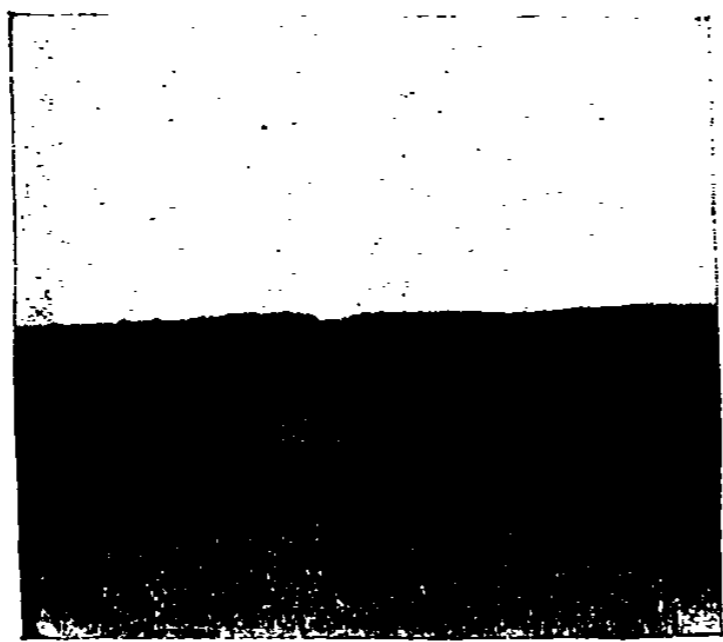


LE DÉPART (MAZAGRAN)



VIRAGE DE BIERMES

Commission sportive en fixait la date au 20 mai, décidant de tirer au sort l'ordre des départs des concurrents inscrits à raison de trois par maison, et spécifiant que la maison tirant le premier numéro aurait les rangs 1, 11, 21, et ainsi de suite.



LIGNE DROITE AVANT PAUVRES

A l'île de Man

Avant nous, les Anglais avaient opéré leur sélection : à vrai dire, l'épreuve organisée dans l'île de Man était complexe, assez originale, et, somme toute rationnelle; elle fut fertile en incidents. L'éliminatoire consistait en trois journées d'expériences. Le premier jour, il s'agissait de couvrir 386 kilomètres pendant lesquels on constatait les temps sur 3 milles en palier et sur une côte à chaque tour de Circuit — on en faisait cinq. — Deux Darracq anglaises furent éliminées excédant les 4000 kilogrammes, seule celle d'Hemery fut admise; les Hutton déclarèrent forfait. On donna donc le départ aux onze concurrents suivants :

1. Stocks (Napier). — 2. Edmond (Darracq). — 3. Hargreaves (Napier). — 4. Hemery (Darracq). — 5. Earp (Napier). — 6. Campbell Muir (Wolseley). — 7. Edge (Napier). — 8. Girling (Wolseley). — 9. Rawlinson (Darracq). — 10. Jarrott (Wolseley). — 11. Mark Maghew (Napier).

achevèrent seules le parcours, dans cet ordre :

Clifford Earp (Napier); Girling (Wolseley); S. F. Edge (Napier); Stocks (Napier); Jarrott (Wolseley); Hargreaves (Napier).

Le lendemain, à la suite d'une épreuve de côte, on établissait le classement suivant :

1. S. F. Edge (Napier). — 2. Clifford Earp (Napier). — 3. Girling (Wolseley). — 4. Jarrott (Wolseley). — 5. Hargreaves (Napier). — 6. Muir (Wolseley). — 7. Stocks (Napier).

Enfin la troisième et dernière épreuve comportait une course d'un mille en palier, départ arrêté, sur la promenade marine de Douglas. Chaque voiture devait faire trois essais, mais avant le dernier, S. F. Edge qui s'était le mieux classé, tandis qu'il revenait, ne fut plus maître de sa voiture et vint la briser contre un mur, faisant trois victimes, M. Earp,

son frère et un spectateur. La course fut aussitôt interrompue et la Commission désigna pour prendre part à la Coupe Gordon-Bennett :

S. F. Edge (Napier, 90 chev.); Ch. Jarrott (Wolseley, 96 chev.) Sydney Girling (Wolseley, 95 chev.); avec, pour remplaçants, Hargreaves (Napier, 55 chev.); Stocks (Napier, 55 chev.).

Les éliminatoires françaises

La Commission sportive avait été bien inspirée en confiant à l'expert chronométréur Tampier le soin de prendre toutes les mesures nécessaires



UNE HOTCHKISS RENVERSÉE PAR SUITE DE LA RUPTURE DE L'ESSIEU

pour assurer la sécurité de la course, aussi sa régularité, le service d'ordre, la mise en état de l'itinéraire. D'autre part, l'infatigable M. Cornéau avait prêté son précieux appui aux délégués de la Commission sportive, MM. le comte de Vogüé et Quinonès de Léon, qui assumaient les responsabilités de l'organisation.

Au moment du départ, on trouva sur tout le parcours cinq mille hommes de troupe échelonnés, empêchant l'accès de la route; des grillages et barrières maintenaient le public loin de la voie dangereuse, et la westrumite, sorte de goudron nouveau, répandue sur la route, constituait une véritable assurance contre la poussière.

A cinq heures du matin, aux tribunes élevées à Mazagan, le départ est donné de deux en deux minutes aux vingt-neuf concurrents, dans l'ordre suivant qu'avait déterminé le tirage au sort :

1. Baron de Forest (de Dietrich). — 2. Baras (Darracq). — 3. A. Clément (Bayard-Clément). — 4. P. de Crawhez (Hotchkiss). — 5. L. Théry (G. Richard-Brasier). — 6. Le Blon (Gardner-Serpollet). — 7. Salleron (Mors). — 8. H. Farman (Panhard-Levassor). — 9. Rigoly (Gobron-Brillié). — 10. H. Rougier (Turcat-Méry). — 11. Gabriel (de Dietrich). — 12. Béconnais (Darracq). — 13. Hanriot (Bayard-Clément). — 14. Achille Fournier (Hotchkiss). — 15. Caillois (G. Richard-Brasier). — 16. Chanliaud (Gardner-Serpollet). — 17. A. Léger (Mors). — 18. Teste (Panhard-Levassor). — 19. Duray (Gobron-Brillié). — 20. De La Touloubre (Turcat Méry). — 21. Ch. Jarrott (de Dietrich). — 22. Wagner (Darracq). — 23. Guders (Bayard-Clément). — 24. Amblard (Hotchkiss). — 25. Stead (G. Richard-Brasier). — 26. Pelsler (Gardner-Serpollet). — 27. Lavergne (Mors). — 28. Tart (Panhard-Levassor). — 29. Alexander Burton (Gobron-Brillié).

Signe des temps et légitime hommage rendu aux inlassables pionniers de Clermont-Ferrand tous les concurrents sans exception avaient adopté le pneumatique Michelin.

Ce fut une épreuve des plus intéressantes et féconde en incidents.

Tout d'abord, l'équipe Hotchkiss est mise hors de course: Achille Fournier et Amblard sont victimes de la rupture de leurs essieux, que la maison Hotchkiss a eu le tort de ne point fabriquer elle-même, et le baron de Crawhez est retardé par sa magnéto.

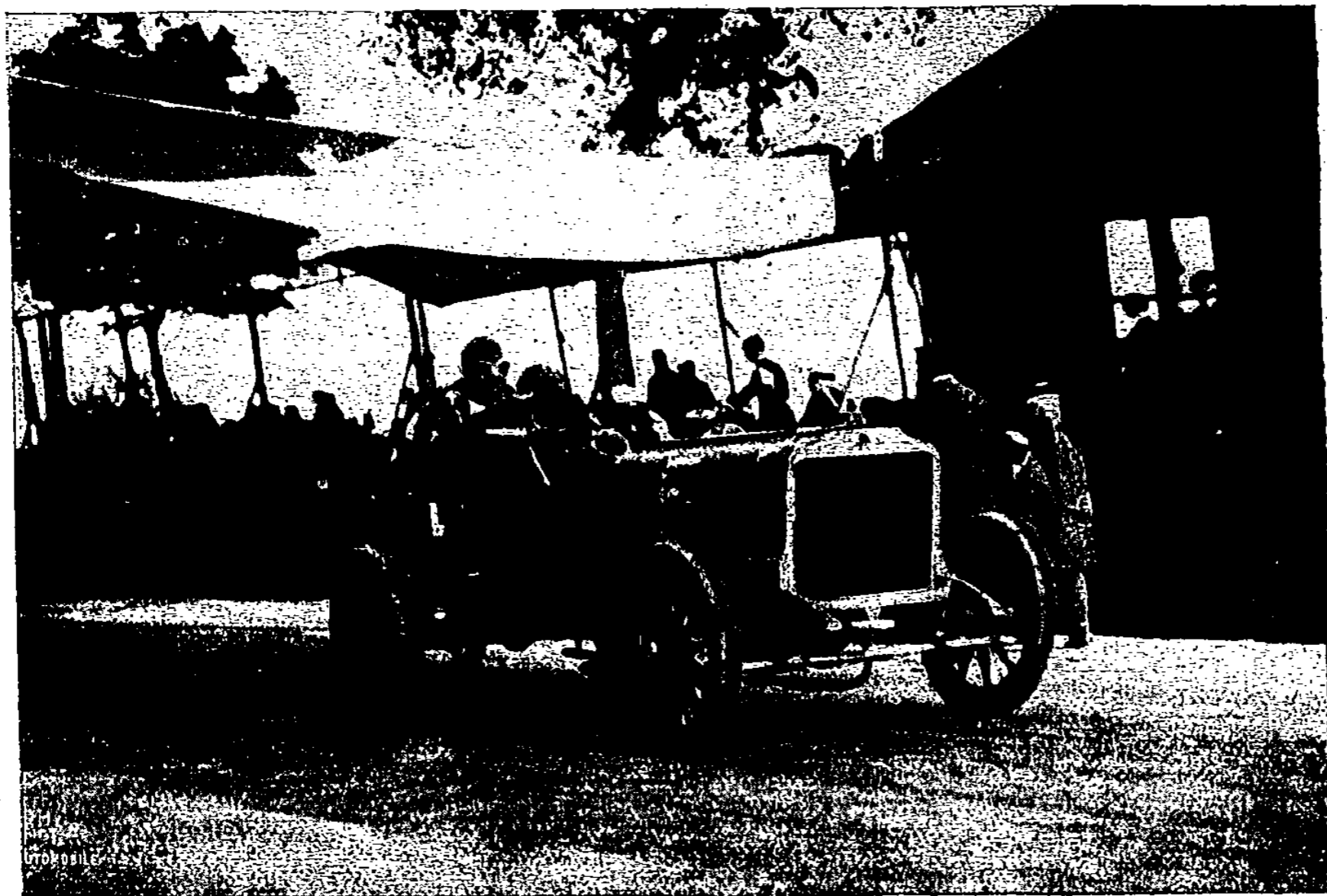
Baras, qui roule trop longtemps sur sa jante, ne peut plus ensuite remonter une enveloppe neuve. Wagner a son réservoir crevé et Béconnais son arbre-manivelle cassé.

Les capots des trois Gobron ayant été enlevés pour gagner du poids, les radiateurs n'étant plus maintenus, se brisent; les Serpollet vont insuffisamment vite et la circulation d'eau des Panhard fonctionne mal. Clément, de La Touloubre, Jarrott, ont des fentes à leurs réservoirs, le baron Forest a cassé sa manivelle de mise en marche; l'embrayage ennuie Hanriot, Guders, Léger et Lavergne. Stead grippe sa pompe, Caillois subit quelques retards. Il reste Gabriel qui finira quatrième ayant un secteur de changement de vitesse brisé, Rougier et Salleron qui crèvent une seule fois chacun, et Théry auquel aucun incident n'arrive et qui accomplit, avec sa voiture Richard-Brasier munie de pneus Michelin (comme, répétons-le, toutes les voitures participant à l'éliminatoire, ce qui prouve la haute considération dans laquelle on tenait les bandages issus de la grande usine de Clermont), la vitesse moyenne de 99 km. 416

à l'heure, pendant 5 h. 20 m. 28 s., sur un parcours de 561 km. 960.

Les trois concurrents qualifiés pour défendre les couleurs françaises en Allemagne, étaient donc :

1. Théry (Richard-Brasier, pneus Michelin) moy. : 99 km. 446; temps : 5 h. 20 m. 28 s.
2. Salleron (Mors, pneus Michelin) moy. : 93 km. 889; temps : 5 h. 40 m. 2 s.
3. Rougier (Turcat-Mery, pneus Michelin) moy. : 92 km. 593; temps : 5 h. 45 m. 5 s. 2/5.



A L'ARRIVÉE

THÉRY SUR BRASIER, PNEUS MICHELIN

Derrière eux, se classaient sept autres concurrents ayant achevé le parcours dans des délais variant entre 5 h. 48 et 7 h. 11. C'étaient, dans l'ordre :

4. Gabriel (de Dietrich). — 5. Le Blon (Serpellet). — 6. Caillois (Richard-Brasier). — 7. Teste (Panhard-Levassor). — 8. H. Farman (Panhard-Levassor). — 9. Pelser (Serpellet). — 10. Albert Clément (Bayard-Clément).

Deux hommes nouveaux : Théry, Brasier

Les triomphateurs étaient des nouveaux venus à la victoire, sinon des débutants dans le rude métier de coureur.

Lorsque Théry, descendant de voiture et apprenant son succès, s'écria :

« Enfin ! c'était bien mon tour », il se trouva qu'il résumait l'opinion générale de chacun, sur son compte.

Oui, c'était bien son tour à ce bon gros garçon épanoui, qui depuis six années luttait contre la malchance qui l'avait empêché de se classer dans Paris-Amsterdam, qui l'avait voulu second seulement dans le Tour de France et second aussi dans le critérium des voitures d'Étampes, où l'on avait admiré sa merveilleuse façon de virer ! A vrai dire, il avait gagné la Coupe des voitures Bordeaux-Périgueux en 1900 ; mais après avoir, dans Paris-Vienne, démolé sa voiture dans l'Aarberg, le Circuit des Ardennes, où il emboutissait un ruminant, lui valait le surnom de : « Mort aux vaches », ce qui ne l'empêchait pas d'arriver à faire le premier 120 à l'heure sur voiture légère à Gaillon.

Tristement ému par les chutes successives de Marcel Renault et de Lorraine-Barrow auxquelles il assista dans Paris-Madrid, Théry finissait la course à Bordeaux, quatrième des voitures légères, n'ayant plus osé marcher « qu'à 60 à l'heure ».

Théry, calme, prudent, expérimenté, était bien l'homme qui convenait pour mener le « chronomètre », établi par Brasier, et celui-ci surtout méritait les éloges.

Cet ancien élève des Arts et Métiers, qui, étant à l'École, avait obtenu l'installation d'un trapèze dans le préau... véritable révolution, après avoir passé quelques mois dans les bureaux de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans, était entré chez Mors où l'on s'occupait particulièrement d'électricité.

La première voiture qu'il contruisit en 1886 fut une voiture à vapeur faisant 1 chev. $\frac{3}{4}$, chauffée au pétrole lampant, exigeant deux jours pour le voyage Saint-Cloud et retour, sans consommer moins de dix litres de pétrole à l'aller et autant au retour, et n'ayant besoin d'aucun autre appareil avertisseur que ses roues à jantes de fer ! Cette voiture, légèrement perfectionnée, devait d'ailleurs obtenir à l'Exposition universelle de 1889, dans la classe des chemins de fer, « la plus haute récompense accordée à ce genre d'industrie non prévue au catalogue ».

Sept ans plus tard, il mettait au banc d'essais le premier « quatre-cylindres en V » avec allumage par rupture. C'était celui du dog-car Mors.

Puis vinrent les voitures de course : Anthony gagnait Paris-Saint-Malo et Paris-Trouville, Levegh était premier dans Paris-Toulouse et Bor-

deaux-Périgieux; enfin Henri Fournier triomphait de Paris-Bordeaux et de Paris-Berlin, tous sur voitures Mors, dont le collaborateur se trouvait ainsi mériter ce beau surnom d' « Organisateur de la victoire ».

Entré en 1902 à la Société des anciens établissements G. Richard, en qualité d'associé et de directeur technique, Brasier devait continuer à



BRASIER

THÉRY

allonger la liste de ses succès : la victoire en Argonne n'était qu'un début !

La gloire de Brasier, le triomphe de Théry, n'éclipsaient cependant point la belle performance de Salleron, qui, dans Paris-Vienne, avait justement piloté une Richard-Brasier. Salleron, dans Paris-Madrid, s'était classé second sur Mors derrière son coéquipier Gabriel. Ce conducteur adroit, audacieux, sans témérité était désigné de représenter la France au Taunus. Et l'on pouvait en dire autant du jeune Rougier, un franc marseillais, qui avait esquissé sur le capot de sa Turcat-Méry, la fantastique physionomie de la Tarasque méridionale, et dont les qualités de méca-

nicien à « sang froid » étaient de précieux atouts dans la grande partie qui allait se jouer prochainement.

L'éliminatoire avait, somme toute, été un gros succès sportif¹. Les touristes venus assister à l'épreuve ne se comptaient pas, tant ils étaient nombreux.

L'Auto avait organisé un service de trains spéciaux pour aller de Paris à Reithel. Ils partirent comblés. Décidément, la Coupe Gordon-Bennett finissait par passionner la France entière!

En Allemagne. — Un parcours difficile

La période de temps qui séparait les éliminatoires, de l'épreuve finale à courir au Taunus, s'écoula rapide, mouvementée, féconde de ces mille détails qui alimentent, dans ces occasions, la rubrique des journaux sportifs.

Après avoir fixé au vendredi 17 juin la date de l'épreuve, l'Automobile-Club allemand faisait connaître le programme des fêtes qui devaient encadrer la manifestation. Il était ainsi conçu :

Jeudi 16 juin. — Pesage des véhicules, le soir gala à l'Opéra de Homburg avec présence probable de l'Empereur.

Vendredi 17 juin. — Coupe Gordon-Bennett.

Samedi 18 juin. — Excursion sur le parcours de la Coupe. Dîner de gala offert par le Deutscher Automobil-Club.

Dimanche 19 juin. — Épreuves diverses sur l'hippodrome de Francfort-sur-le-Mein.

Lundi 20 juin. — Concours d'élégance à Homburg.

L'Allemagne, par mesure de sécurité, allait en outre imposer à tous les véhicules concourant, l'obligation d'être munis d'un écusson où se lirait « Coupe Gordon-Bennett », et aussi un numéro d'ordre spécial. Ces écussons avaient d'ailleurs l'avantage de permettre le passage des frontières sans formalités à la douane.

Au surplus, les divers pays avaient fait choix de la couleur les distinguant. Ces couleurs étaient :

Allemagne : blanc ; Amérique : rouge ; Angleterre : vert ; Belgique : jaune ; France : bleu ; Italie : noir ; Suisse : rouge et jaune.

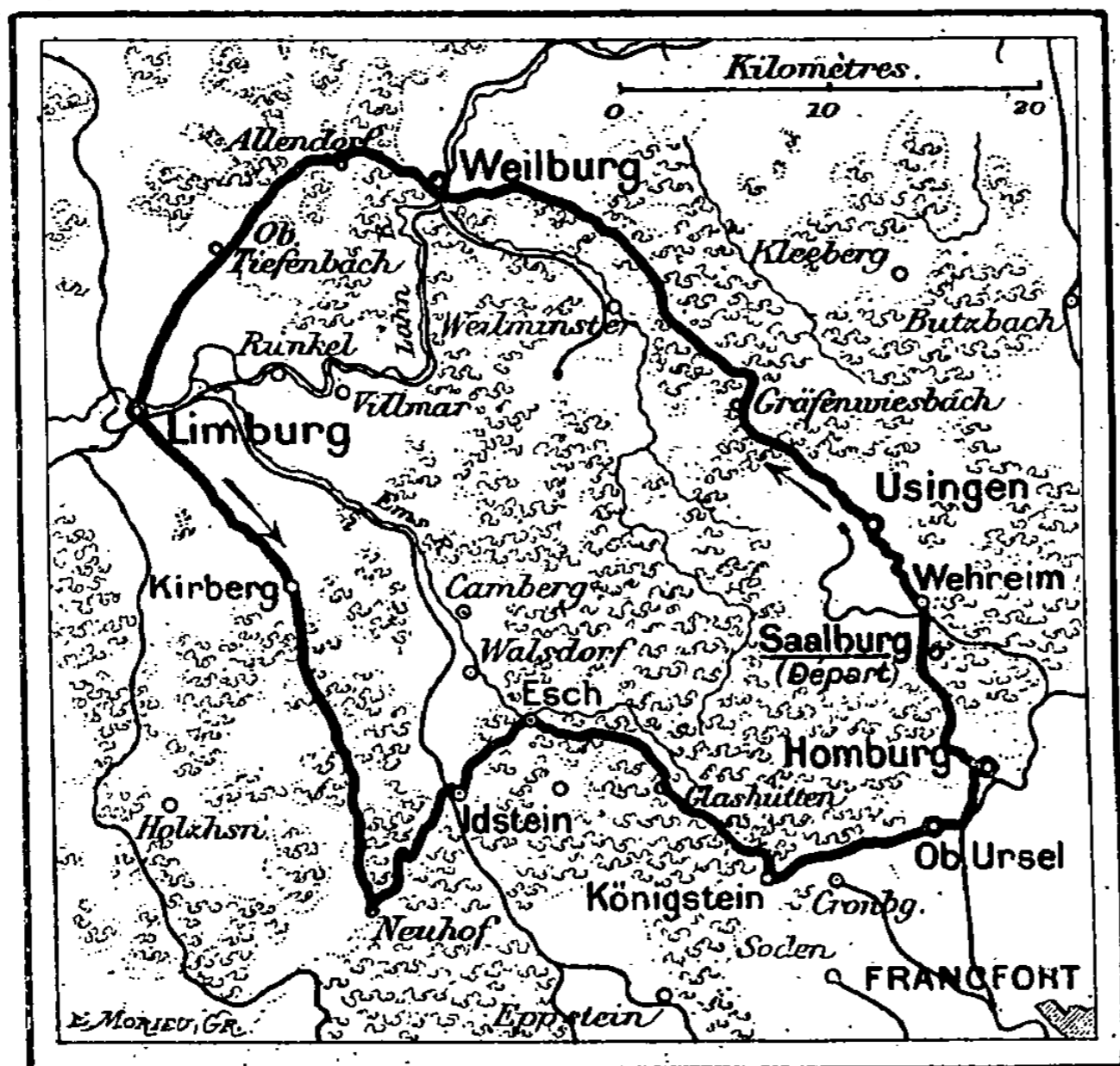
Entre temps, alors que s'élèvent à Saalburg de majestueuses tribunes

1. Les constructeurs avaient souscrit pour l'épreuve éliminatoire les assurances suivantes : Conducteurs : 700 000 francs ; mécaniciens : 360 000 francs ; Recours des tiers : 300 000 francs.

et qu'on dispose aux passages difficiles et aux virages brusques des banderoles aux teintes voyantes pour signaler ces obstacles aux concurrents.

Lorsque le prince Henri de Prusse avait présenté le Circuit du Taunus à la commission sportive de l'Automobile-Club d'Allemagne, il avait dit que « ses routes étaient pour les roues comme une table de jeu est pour les billes ».

Les routes du Circuit de Taunus étaient certainement bonnes; mais



tous les intéressés qui les parcoururent avant l'épreuve, s'accordèrent pour trouver le parcours difficile dans son ensemble, dangereux même en maints endroits. Et, de fait, l'itinéraire de l'éliminatoire française que l'on avait dépeint si terrible, n'était qu'un jeu auprès du Circuit allemand.

« Ce sera une course de freins et de démarrages », avaient déclaré tout de suite MM. Jenatzy et de Caters qui, les premiers, l'avaient parcouru.

Enfin, décrivant la route et la commentant, un rédacteur du *Sportsman belge* en publia cette appréciation :

Le Taunus comprend une immense région des plus accidentées, sur laquelle se profilent des montagnes qu'entrecoupent ou baignent des cours d'eau...

La consultation de quelques concurrents éventuels qui sont MM. le baron Pierre de Caters, Augières, Hautvast, Jenatzy, qui ont déjà parcouru le Circuit, nous a valu cette appréciation unanime :

La route, quoique roulante comme pas une peut-être, affecte des passages dangereux. Du reste, la seule dénomination qui lui convient, c'est celle-ci : « La course aux freins! »

La plus grande activité règne dans la région intéressée, surtout depuis que le gouvernement impérial a accordé l'autorisation officielle de courir, et que MM. de Budde, ministre des travaux publics, et Hammerstein, ministre de l'intérieur, sont venus visiter le Circuit et se rendre compte des précautions à prendre.

On installe la télégraphie sans fil entre Saalsburg et Neuhof; deux routes sont tracées dans la forêt, de Homburg à Saalsburg, l'une pour les piétons, l'autre pour les voitures. Il est décidé de westrumiter la route et de placer des sentinelles de 100 en 100 mètres.

Les renseignements concernant la prochaine épreuve affluent de tous côtés. Le forfait de l'Amérique n'étonne guère et la présence assurée de la voiture suisse surprend agréablement.

Le bruit court que l'Automobile-Club d'Angleterre ne voulant pas laisser courir Earp sous prétexte qu'il n'est pas remis de son accident, Edge refuse à son tour de partir. Mais Hargreaves et Stocks se déclarant prêts à prendre place dans l'équipe anglaise, Edge finalement partira.

M. Fritz Opel, ayant subi avec succès sur sa Darracq allemande les épreuves imposées par la commission sportive du Deutscher-Automobil-Club, sera le troisième représentant de l'Allemagne.

Il est entendu que les départs seront donnés par ordre d'inscription, des clubs ayant relevé le défi soit l'Allemagne d'abord, ensuite l'Angleterre, l'Autriche, l'Italie, la France, la Belgique et la Suisse. Enfin, les neutralisations suivantes sont décidées :

Usingen (3 m.); Weilburg (7 m.); Limbourg (10 m.); Idstein (8 m.); Esch (3 m.); Königstein (7 m.); Oberursel (6 m.); Homburg (8 m.); Saalsburg, soit neuf arrêts par tour sur un parcours de 140 km. 800 le plus long trajet ininterrompu étant de 37 kilomètres entre Limbourg et Idstein.

L'Empereur assiste à la course

Jusqu'alors aucune épreuve automobile n'avait suscité semblable intérêt. Des trains spéciaux aboutissaient à Homburg, venus de France, d'Italie, d'Autriche, de Belgique et de tous points d'Allemagne. Des cara-

vanes automobiles avaient été organisées par les divers clubs intéressés, et sans doute, la seule critique qu'on aurait pu faire aurait été le service de chronométrage prévu avec des montres ordinaires, si l'actif et débrouillard Tampier, dont le concours avait été sollicité, n'était venu prêter son appui aux organisateurs et prendre en mains à la dernière heure la direction de ce service délicat... et important.

Le pesage s'effectua sans incident autre que le commencement d'incendie qui affecta la bascule au moment où Edge se faisait peser, et le lendemain matin de la course, le soleil se leva radieux. Dès cinq heures, bien que le départ ne fut fixé que pour sept heures, les tribunes commencèrent à se garnir.

A 6 h. 40, l'empereur Guillaume — matinal, on le voit — arrivait à cheval suivi d'une petite escorte, gagnait rapide-

ment sa tribune et quelques minutes après l'Impératrice venait l'y retrouver. L'Empereur était en petite tenue de colonel de la garde; l'Impératrice portait une fort jolie toilette de ville. Tous deux étaient entourés d'une suite nombreuse aux brillants uniformes.

On a fait à l'empereur Guillaume une juste réputation d'éclectisme. Un événement de l'importance de la Coupe Gordon-Bennett, surtout parce qu'il se passait en Allemagne, ne pouvait le laisser indifférent. Aussi, dès que s'était agitée la question d'un circuit, il avait fait savoir ses préférences pour le circuit du Taunus et promis d'assister à la course si ce circuit était adopté. Tenant en effet sa promesse, il était le 16 juin à Homburg, toute pavoisée, et le lendemain au départ de la course.



L'EMPEREUR GUILLAUME

L'heure approchant, Tampier, chronométrier officiel de l'Automobile-Club de France et chronométrier général de la Coupe, fait signe aux coureurs, et Jenatzy, tenant de la Coupe, représentant de l'Allemagne sur Mercédès, pneus Continental et premier concurrent appelé par le sort, vient se ranger sur la ligne de départ. Un grand silence plane sur la foule. On



DESCENTE A L'ENTRÉE DE WEILBURG (13 P. 100)

(La France automobile)

entend nettement le chronométrier compter : « Plus que dix secondes, plus que cinq, trois, deux, une... partez ! » Et Jenatzy s'élançe, salué de la main par l'Empereur, tandis que derrière lui partent de sept en sept minutes, dans l'ordre suivant :

2. Edge, Napier (Angleterre). — 3. Werner, Mercédès (Autriche). — 4. Lancia, Fiat (Italie). — 5. Théry, Richard-Brasier (France). — 6. Hautvast, Pipe (Belge). — 7. Dufaux, Dufaux (Suisse). — 8. De Caters, Mercédès (Allemagne). — 9. Sydney Girling (Angleterre). — 10. Braun, Mercédès (Autriche). — 11. Storero, Fiat (Italie). — 12. Salleron, Mors (France). — 13. Augiers, Pipe (Belge). — 14. Fritz Opel, Darracq (Allemagne). — 15. Jarrott, Wolseley (Angleterre). — 16. Warden, Mercédès (Autriche). — 17. Cagno, Fiat (Italie). — 18. Rougier, Turcat-Méry (France). — 19. P. de Crawhez, Pipe (Belge).

Les derniers départs sont loin d'être donnés, que les nouvelles télégraphiques; affichées sur un énorme tableau que chacun peut voir de sa place dans les tribunes, renseignent sur la marche des concurrents.

Si Jenatzy passe le premier, le temps d'Edge, 1 h. 31, est le meilleur. Après la joie des Allemands, c'est au tour des Anglais d'être satisfaits, mais Théry vient troisième, tenant à une seconde près Jenatzy, et, dès lors, les Français espèrent.

Au deuxième tour, Jenatzy reparaît, vivement acclamé; puis, pour nous,



LA ROUTE PRÈS DE KIRBERG

l'inquiétude renaît. Ou est Théry? Le voici. Il a 1 m. 46 s. d'avance sur Jenatzy. Le duel entre les deux hommes croît en intensité. Tous les spectateurs sont empoignés, et la lutte de deux champions fait oublier les autres concurrents. L'Empereur tout le premier, qui s'est fait présenter le baron de Zuylen, prend le plus vif intérêt à l'épreuve.

Jenatzy est en retard sur son horaire de marche, car une panne à Limbourg, l'impossibilité de remettre en route son moteur, lui a fait perdre six minutes; mais Théry, arrêté un instant pour enlever son ventilateur dont une aile s'est cassée, a aussi diminué sa moyenne. Il a néanmoins dix bonnes minutes d'avance sur son adversaire, et l'émotion est à son comble, car c'est le dernier tour.

Jenatzy continuait sa ronde infernale, Théry gardait son avance...

qu'allait-il advenir? On cherchait curieusement Brasier pour pressentir ses « impressions ». On ne le trouvait pas. Où était-il? Brasier, appelé par l'Empereur, subissait depuis trois quarts d'heure un interrogatoire en règle sur l'industrie en général, l'avenir des poids lourds et des fiacres automobiles!... Brasier répondait de son mieux, évidemment très flatté d'être l'objet de cette attention, mais son esprit errait ailleurs, accompagnant Théry dans sa course échevelée, le suivant par la pensée dans les nombreux tournants de la route, escaladant les côtes et plongeant avec lui dans les descentes.

Enfin, un bolide dévala par la route, et Jenatzy, couvert de poussière et d'huile, en « diable rouge » comme l'avaient surnommé les Allemands, déboucha devant les tribunes.

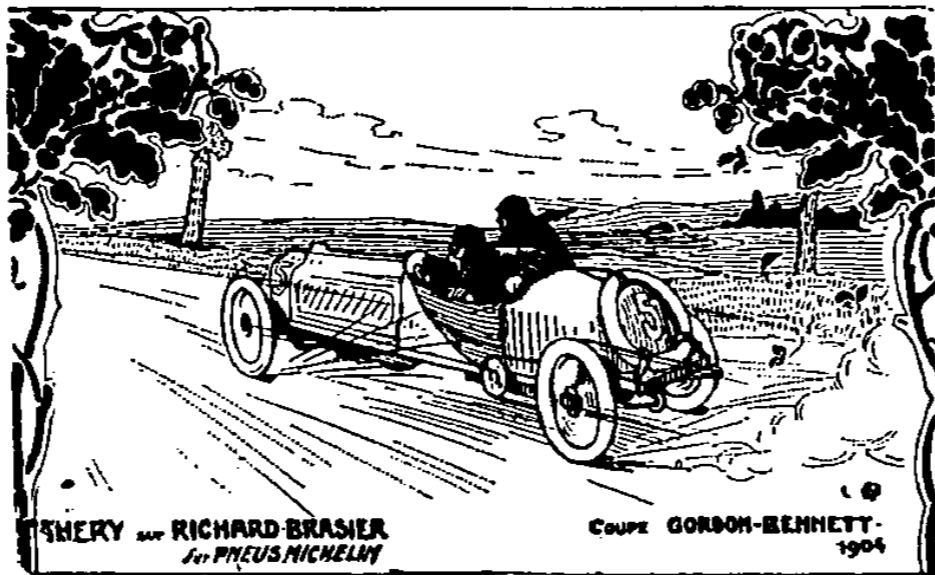
Les minutes succédèrent aux minutes, dans une anxiété indescriptible :

Jenatzy serait-il favorisé? Son adversaire ne serait-il pas victime d'une panne?... Enfin, au bout de vingt minutes, à son tour, la Richard-Brasier de Théry, plus rapide que jamais, passait la ligne d'arrivée. Théry gagnait de onze minutes. La Coupe rentrait en France!

La Coupe rentre en France. — Le classement général

Douze coureurs avaient achevé le parcours. C'étaient, dans l'ordre de classement:

1. Théry (Richard-Brasier), 5 h. 50 m. 3 s. — 2. Jenatzy (Mercedes), 6 h. 1 m. 28 s.
- 3. De Caters (Mercedes), 6 h. 46 m. 31 s. — 4. Rougier (Turcat-Méry), 6 h. 47 m. 41 s.
- 5. Braun (Mercedes autrichienne), 6 h. 59 m. 49 s. — 6. Hautvast (Pipe), 7 h. 2 m. 36 s. — 7. Salleron (Mors), 7 h. 15 m. 15 s. — 8. Lancia (Fiat), 7 h. 17 m. 54 s. — 9. Girling (Wolseley), 7 h. 22 m. 54 s. — 10. Cagno (Fiat), 7 h. 23 m. 36 s. — 11. Werner (Mercedes autrichienne), 7 h. 32 m. 14 s. — 12. Jarrott (Wolseley), 7 h. 36 m. 52 s.



Indépendamment de la victoire de Théry, et aussi de Michelin, qui avait muni de ses pneus merveilleux la régulière Richard-Brasier (laquelle n'avait éprouvé en cours de route ni une panne ni une crevaision), la France enregistrerait cet autre succès : seule son équipe était au

complet. Toutefois, les Mercédès s'étaient encore montrées redoutables et indépendamment de celle menée par Jenatzy, qui devait une bonne part de sa place de second aux nouveaux pneus Continental, fortes toiles qui garnissaient les roues des concurrents allemands, autrichiens et anglais, trois autres Mercédès, en tout, deux allemandes, et deux autrichiennes étaient aussi classées ! Rarement épreuve avait été plus disputée.

Félicitations, congratulations

A l'issue de l'épreuve, l'Empereur avait fait appeler auprès de lui M. Brasier auquel il remettait son portrait avec cette élogieuse dédicace :

A l'éminent ingénieur Brasier
Souvenir amical de
Guillaume I. R.

Mais le Kaiser, sachant combien était grande dans une épreuve de ce genre la collaboration du fabricant de pneumatiques, avait également tenu à féliciter lui-même M. A. Michelin, naturellement présent à la course. Ce furent là deux marques de courtoisie qu'on apprécia hautement dans les milieux sportifs¹. En effet, si la Richard-Brasier avait marché sans le moindre incident, Michelin avait sa part dans ce triomphe, car ses pneus avaient largement contribué au succès final; ce n'était plus, comme en 1895, dans Paris-Bordeaux, « de longs boyaux rouges laissés sur la route », les pneus de Théry arrivaient au but sans défaillance, bien mieux, sans une éraflure !

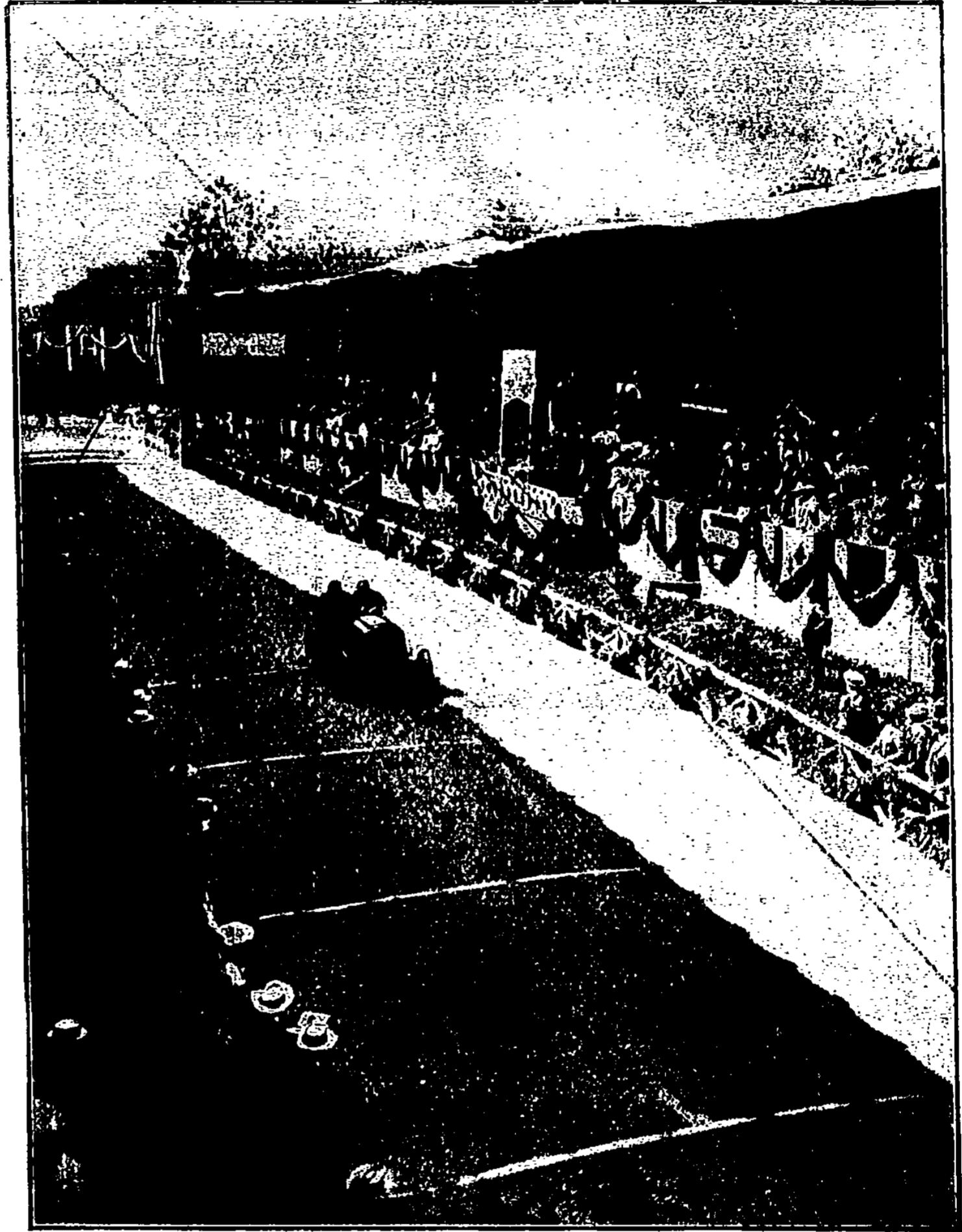
Là ne s'arrêtèrent pas les félicitations auxquelles s'étaient jointes celles du duc de Ratibor, ami personnel du baron de Zuylen, et président du Deutscher-Automobil-Club, et du prince de Talleyand-Périgord, membre du comité du Club allemand.

Le Kaiser, décidément gagné à la cause sportive et justement fier d'avoir été le premier souverain assistant officiellement à une course d'au-

1. On lit dans : *Frankfurter General-Anzeiger, Sonntag, den 19 Juni 1904* :

« Der Kaiser... lässt sogleich den Präsidenten des Automobilklubs de France, baron von Zuylen, zu sich bitten, ebenso den Fabrikanten des siegreichen Wagens, Herr Brasier und den Pneumatikfabrikanten Michelin, denen er in längerer herzlicher Ansprache zu ihrem Siege Glück wünscht. » « L'Empereur... fit appeler le baron de Zuylen, président de l'Automobile-Club de France, M. Brasier, le constructeur de la voiture gagnante, ainsi que M. Michelin, le fabricant de pneumatiques, et, dans un entretien cordial, il les félicita de leur victoire. »

tomobiles, adressait à M. Loubet, président de la République française, une dépêche ainsi conçue :



THÉRY SUR BRASIER (PNEUS MICHELIN)

Homburg, 17 juin, 8 h. 45, soir.

Président de la République française, Paris.

Je m'empresse de vous féliciter, Monsieur le Président, de la victoire que l'industrie française vient de remporter et dont j'ai eu le plaisir d'être le témoin.

L'accueil que le public a accordé au vainqueur, prouve combien le succès gagné par

l'intelligence et par une application courageuse sur un terrain d'intérêt réciproque, sert à créer des sentiments exempts de rivalité.

GUILLAUME I. R.

Dépêche à laquelle M. Loubet répondit aussitôt dans les termes suivants :

Paris, 17 juin, 10 h. 20.

Sa Majesté Guillaume II, empereur d'Allemagne, roi de Prusse.

Je suis particulièrement reconnaissant à Votre Majesté de son aimable télégramme et des sentiments qui l'ont inspiré.

Le succès de l'industrie française ne pouvait mieux être apprécié que par l'industrie allemande, qui était parfaitement digne de l'obtenir.

Émile LOUBET.

La Coupe nous est revenue. — Qu'allons-nous en faire?

L'enthousiasme une fois calmé, lorsqu'on envisagea, dans les milieux dirigeant le sport, la situation, elle parut grosse de menaces :

La question se posa « Qu'allons-nous faire de la Coupe Gordon-Bennett? »

Et la question est opportune. Car il n'y avait pas à se le dissimuler, le règlement de cette épreuve qui n'autorisait la représentation de chaque nation, que par trois véhicules, sans se soucier de l'importance de l'industrie automobile dans chaque pays, considéré séparément, était souverainement injuste.

Après avoir éclipsé de son importance toutes les autres manifestations et accaparé à soi l'attention générale, cette course devenait de plus en plus redoutable pour la France qui avait tout à y perdre et rien à y gagner.

Un sportsman français émit cet aphorisme.

« Nous sommes un milliardaire qui jouons gros jeu et notre argent sur table, contre un insolvable!... »

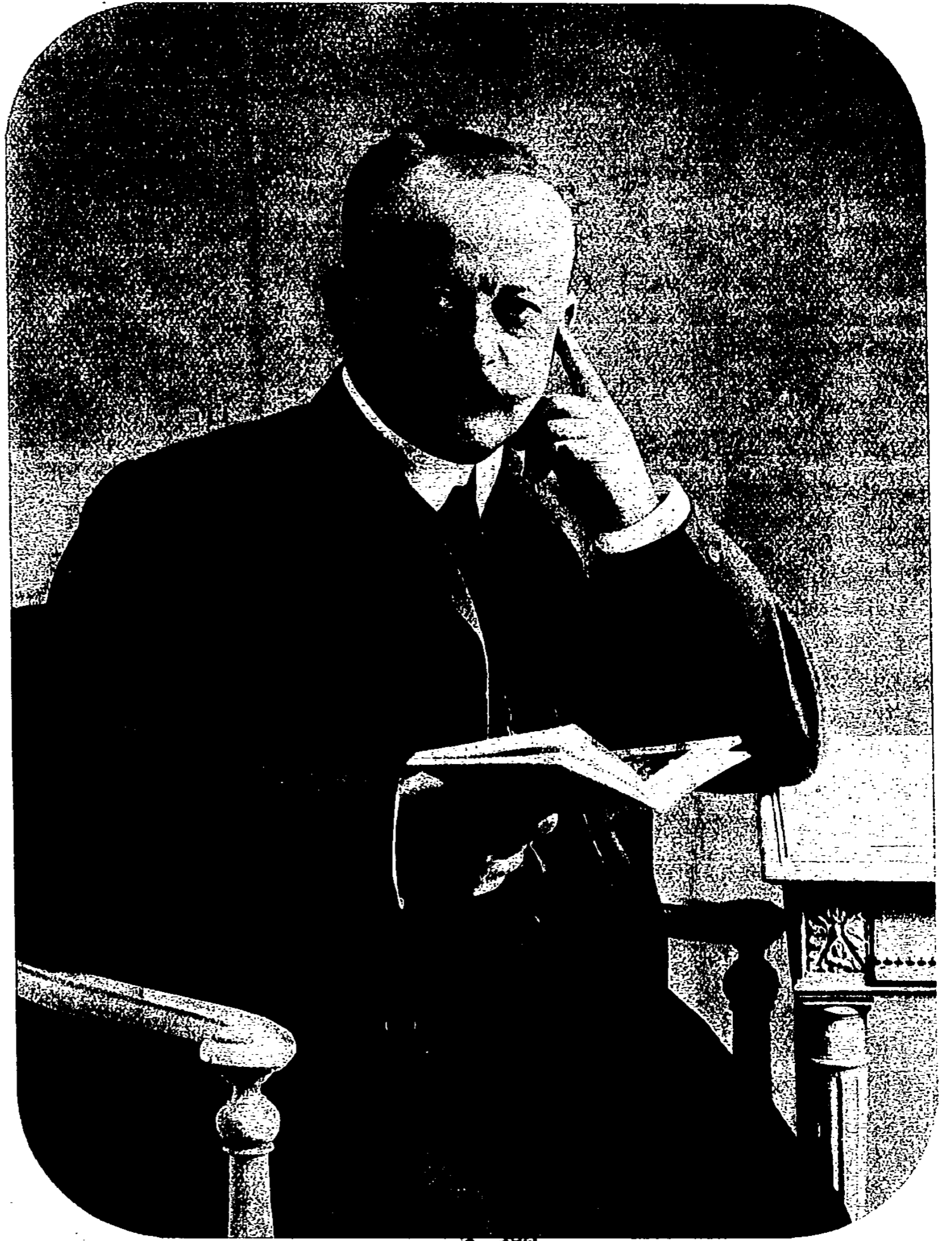
Boutade qui, pour être exagérée, contenait un fonds de vérité.

C'est pourquoi l'on agita très sérieusement, dès la fin de l'année 1904, la question de savoir si l'industrie française se risquerait, l'année suivante à disputer la Coupe Gordon-Bennett dans les conditions du règlement.

Nous allons voir que, après diverses hésitations, la France accepta une fois encore le défi et s'en tira tout à son honneur.

HISTOIRE DE L'AUTOMOBILE

BRASIER



RF

CHAPITRE XXX

La Coupe et le Grand-Prix (1905)

L'état d'esprit à propos de la Coupe. — Choix d'un itinéraire. — Le Circuit d'Auvergne. — Les revendications françaises et les clubs étrangers. — Le Grand-Prix de l'Automobile-Club de France. — Tergiversations et discussions. — 100 000 francs offerts par « l'Auto » au gagnant du Grand-Prix. — Les délégués internationaux à Paris. — Manifeste du Comité de l'Automobile-Club. — Comment se prépara le Circuit. — Organisation matérielle et technique. — Les éliminatoires à l'étranger. — Interview d'un ministre. — Les éliminatoires en France. — Le classement. — A propos de l'épreuve. — Nouvelles angoisses. — La Coupe Gordon-Bennett se dispute pour la dernière fois le 5 juillet 1905. — La France gagne la Coupe. — Brasier triomphe encore. — Historique documentaire de la Coupe Gordon-Bennett.

L'état d'esprit à propos de la Coupe. — Choix d'un itinéraire

SITOT la trêve des vacances écoulee, jusqu'au jour où se disputera le fameux challenge international, c'est-à-dire du mois d'octobre 1904, à la première semaine de juillet 1905, il ne sera question, dans les milieux sportifs, que de la Coupe Gordon-Bennett.

La presse épiloguera longuement sur son compte. Toutes les autres manifestations seront éclipsées par l'éclat éventuel de cette manifestation, mais cependant que le public escompte un *event* sportif formidable et passionnant d'intérêt, il se joue dans les coulisses un drame aux mille péripéties qui ne devra encore — soit dit en passant — son heureux dénouement qu'à la sagacité de la majorité des membres du Comité de l'Automobile-Club.

Les échos de la triple victoire de la France au Taunus avec Brasier, Michelin et Théry (car voilà trois noms qu'il faut associer dans un même éloge), se sont à peine tus que l'on se préoccupe, dans le monde entier, de la course de 1905.

La première information nous vient d'Amérique, et le câble nous apprend que cette nation, bien décidée à courir cette fois, recevra les inscriptions du 15 décembre au 15 avril et que les voitures pour être qualifiées devront avoir effectué :

1° Plus de 1 000 milles sur route; 2° plus de 250 milles sans arrêt du moteur; 3° une vitesse moyenne excédant 40 milles à l'heure.

Autrefois, les organisateurs éprouvaient quelques difficultés à trouver un itinéraire dont le choix ne heurtât pas l'autophobie des populations riveraines. Désormais, ils n'ont que l'embarras de la décision à prendre. Les conseils généraux sont les premiers à soumettre des « circuits » à la Commission sportive.

Un projet de circuit dans les Causses aux environs de Rodez et appuyé par M. Fournols, secrétaire de M. Maruéjols, député, ministre dont on escompte l'influence dans la région, pour le voir adopter. L'Automobile-Club de Dordogne suggère l'itinéraire Périgueux-Mussidan-Bergerac. Pau veut le Circuit de Pau, et Châteauroux, le Circuit de Châteauroux. Chacun a son circuit à proposer.

Hélas, l'Automobile-Club de France, en présence des innombrables compétitions, tiendra la dragée haute. C'est son droit de puissante association. C'est son devoir de prudente administration.

L'organisation d'une épreuve de ce genre coûte, en effet, fort cher. L'Allemagne en est de 130 000 marks au Taunus et les éliminatoires de l'Argonne, bien qu'ayant rapporté 145 000 francs à la Société d'encouragement, celle-ci ayant dépensé 147 305 francs, coûtent 2 305 francs.

Les régions disposées à offrir une subvention seront donc considérées favorablement. Il s'en trouve deux notamment : la Savoie et l'Auvergne.

La Savoie propose un itinéraire par Aix-les-Bains, Annecy, Albertville, et Chambéry. Belles routes qu'on élargira dans certains endroits, pays pittoresque, prestige luxueux d'Aix-les-Bains qui contribuera pécuniairement, situation exceptionnellement centrale par rapport à l'Italie, la Suisse, l'Allemagne et l'Autriche.

D'autre part, MM. Michelin, qui connaissent à fond l'Auvergne pour avoir expérimenté sur toutes ses routes leurs différents modèles de pneus sans cesse améliorés, ont deux itinéraires au choix dans le voisinage de Clermont-Ferrand, par des voies montagneuses mais larges; la majesté des sites auvergnats ne cède en rien au pittoresque des Alpes. Clermont et les grosses industries caoutchoutières de la région feront volontiers de gros sacrifices d'argent. Le nouveau ministère compte parmi ses membres M. Clémentel, député de Riom.

Sans tenir grand compte du Circuit de l'Argonne par Flize, Poix, Vouziers, Donchery, proposé en dernière heure par les sportsmen insa-

tiables du département des Ardennes, déjà favorisé l'année précédente, les membres de la Commission sportive se rendent en plein hiver dans l'obscurité de novembre et par la neige qui sévit, reconnaître l'itinéraire de Savoie et celui de l'Auvergne.

Indépendamment de la nature du sol, ils ont à se préoccuper d'une autre question : les neutralisations. Celles-ci avaient eu leurs partisans qui assuraient que l'arrêt fréquent des voitures démontrait la docilité des moteurs, les qualités de démarrage et la puissance des organes soumis à de fréquents freinages. Toutefois, les trop nombreuses neutralisations de l'Argonne et du Taunus avaient modifié la façon de voir de certains et la majorité se ralliait à l'éventualité d'une épreuve qui comportait 500 à 600 kilomètres avec le moins de neutralisations possible.

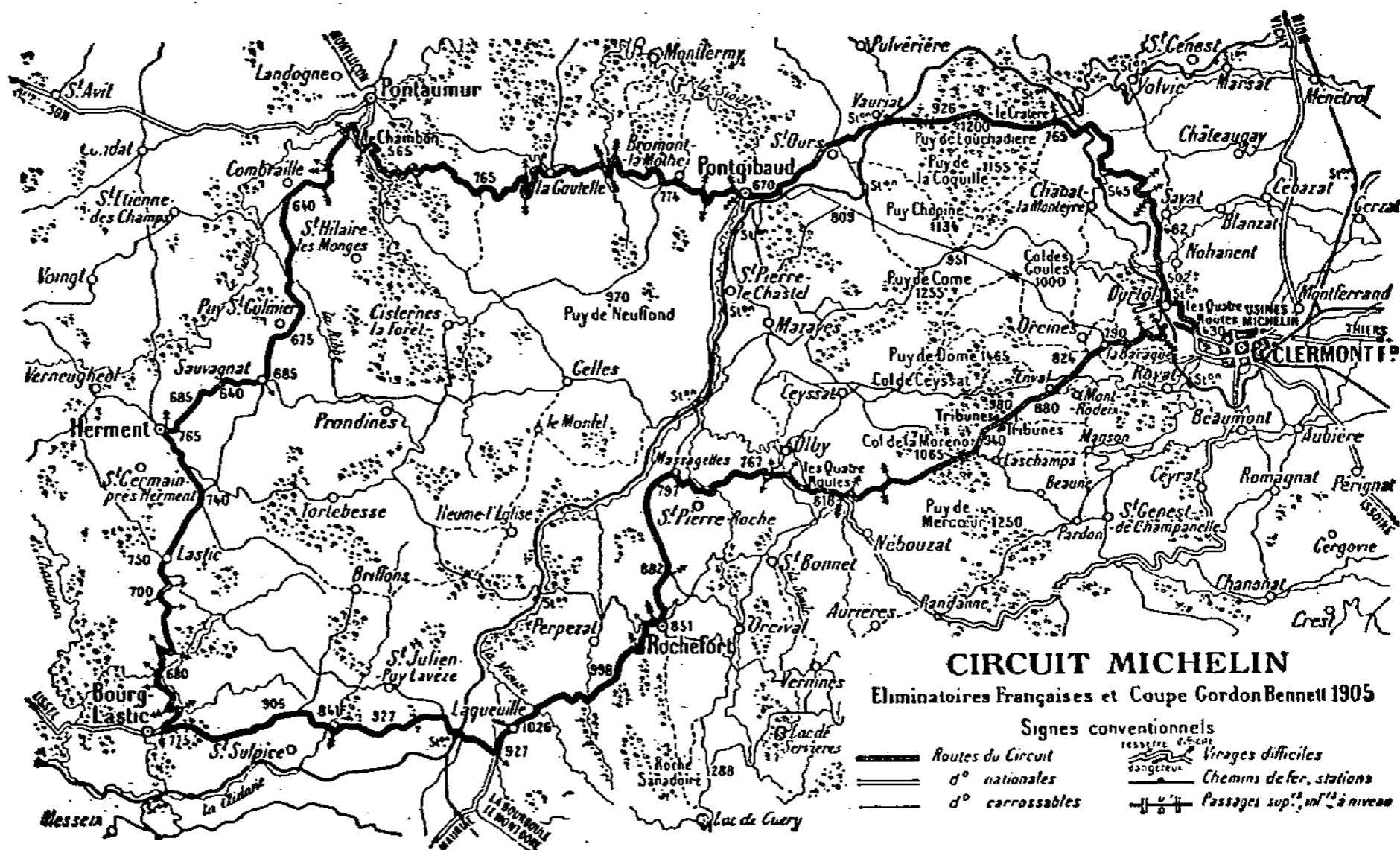
L'itinéraire d'Auvergne, tracé en montagnes, dans un pays quasi désert, répondait évidemment mieux à cet objectif que celui de la Savoie, trop précisément inscrit dans une région populeuse.

En outre, la rude traversée de la chaîne des Puys aurait cet avantage de révéler les qualités de robustesse et d'endurance des véhicules. Le sol rugueux — véritable râpe — serait un merveilleux terrain d'expérimentation des pneumatiques. L'intervention adroite de MM. Michelin, dont la haute compétence en matière sportive ne faisait de doute pour personne, en faveur du circuit qu'ils préconisaient et que, dès le principe, on avait baptisé « Circuit Michelin », l'étude enfin des avantages et des inconvénients des régions en concurrence, minutieusement poursuivie par le président de la Commission sportive, firent que le 30 décembre 1904, le Comité de l'Automobile-Club adoptait irrévocablement le Circuit d'Auvergne, informant ensuite les intéressés qu'aux termes d'une lettre signée par MM. Fabre, maire de Clermont-Ferrand et Michelin, manufacturiers, les Comités d'initiative locaux contribueraient à l'aménagement des routes pour une somme de 200 000 francs.

Le Circuit d'Auvergne

Le Circuit d'Auvergne empruntait l'itinéraire suivant : Au sortir de Clermont, au carrefour dit des quatre Routes, il montait par la côte de la Baraque (12 p. 100 par endroits) contournait la base du Puy-de-Dôme au col de la Moreno, se rendait via Massagettes, à Rochefort, où se trouvait un terrible virage connu déjà depuis le Tour de France, tra-

versait Laqueuille et le chemin de fer, approchait à 300 mètres de Bourg-Lastic, puis rétrogradait vers Herment, jusqu'à proximité de Pontaumur. Il allait serpentant par une route en corniche jusqu'à Pontgibaud, traversait ce village et descendait par le Cratère et Sayat jusqu'aux quatre routes de Clermont, effectuant au total environ 134 kilomètres.



M. R. de Knyff, interrogé à la veille de l'adoption de cet itinéraire, avait dit :

La route, dure parfois, est belle, large; elle paraît devoir réaliser le vœu des futurs concurrents, qui souhaitent un parcours comportant certaines difficultés. En ce qui concerne les virages brusques, fréquents, non sans présenter quelques risques, je crois que les coureurs s'y habitueront vite, même à celui si imprévu, si brutal, qu'on rencontre à la sortie de Rochefort — en montée heureusement — et dans lequel, pour peu qu'on ait une voiture longue, il faut s'arrêter et faire marche arrière, tellement l'angle est aigu.

On crut, au début, devoir faire de ce pauvre Circuit d'Auvergne un véritable épouvantail, sous prétexte qu'il était excessivement dur. A la vérité, les étrangers surtout redoutaient cet itinéraire, bonne piste à éprouver tous les organes des véhicules les uns après les autres.

Plus tard, appréciant le parcours, certains concurrents dirent :

Hémery : Que la route est excellente et juste assez difficile pour une épreuve aussi importante.

Burton : Que le succès sera pour le chauffeur prudent qui aura une machine solide, munie de pneus pouvant résister aux formidables dérapages qui se produiront fatalement.

Gabriel : Que sur un tel circuit, on ne saurait prendre trop de précautions.

Jenatzy : Que les routes sont très dures.

Lancia : Que routes et virages sont très mauvais.

Mais auparavant, *l'Auto* avait justement défini le Circuit d'Auvergne.

Il est, disait-il en effet, dès le 3 janvier 1905, difficile d'imaginer route plus variée, plus complexe, sans être réellement compliquée; plus susceptible d'éprouver et l'habileté des conducteurs — sans les contraindre à des tours de force — et la souplesse des voitures — sans exiger leur dislocation.

Les revendications françaises et les clubs étrangers. — Le Grand-Prix de l'Automobile-Club de France. — Tergiversations et discussions

Le principe de la Coupe déjà critiqué à la veille du Taunus, allait être remis sur la sellette. Après avoir été d'une insignifiance surprenante, cette épreuve prenait une importance hors de proportion. Cessant d'être un tournoi interclubs elle devenait une formidable compétition, dont l'enjeu se trouvait être l'avenir des industries.

Et la France estima qu'il était fâcheux pour elle, qui à elle seule possédait plus d'usines automobiles que tous les autres pays réunis, de n'être

représentée à l'épreuve que par trois véhicules, tout comme la Suisse, qui peut-être n'avait qu'une ou deux fabriques d'automobiles.

On estima que la formule du règlement était vétuste, inopportune et divers projets germèrent dans les esprits. On prêta au marquis de Dion l'intention de proposer, d'accord avec M. Gordon-Bennett, une épreuve de 1 000 kilomètres à disputer en deux journées successives et pour laquelle seraient qualifiées aux éliminatoires la ou les marques dont les voitures par équipes (temps totalisés), auraient accompli la meilleure performance d'ensemble.



LA SIOULE A PONTGIBAUD

On agita la question de savoir si, comme en Allemagne, la marque gagnante de la Coupe précédente serait qualifiée pour courir la Coupe prochaine sans participer aux éliminatoires, et même, à cette occasion, M. Brasier eut le beau geste de refuser toute faveur et de demander que les éliminatoires soient ouvertes à tous sans distinctions.

L'Automobile-Club allait étudier un terrain d'entente, d'accord avec



LA SORTIE DE LASTIC

les étrangers, lorsque survinrent des événements imprévus qui brusquèrent les choses : Pendant le Salon de 1904, un certain nombre de constructeurs se réunissaient pour rédiger à l'adresse du Comité le vœu suivant :

1° Pour l'année 1905, la Coupe Gordon-Bennett sera courue en même temps qu'une course internationale qui prendra le nom de Grand-Prix de l'Automobile-Club de France et où les constructeurs auront des chances égales, quelle que soit la nation à laquelle ils appartiennent ;

2° Pour l'année 1906 et les années suivantes, l'Automobile-Club de France ne prendra pas part à la Coupe Gordon-Bennett dans les conditions actuelles ;

3° En 1906 et les années suivantes, l'Automobile-Club organisera chaque année une course internationale où les constructeurs auront des chances égales, quelle que soit la nation à laquelle ils appartiennent. Cette course prendra le nom de Grand-Prix de l'Automobile-Club de France.

Ce vœu parvint au Comité quelques jours à peine avant la réunion.

au cours de laquelle devait être adopté le règlement des éliminatoires de la Coupe.

Une question préalable avait été tranchée par la Commission sportive à savoir que :

Seuls les chauffeurs étrangers habitant la France depuis deux ans seraient admis à piloter des voitures françaises dans les éliminatoires.

Décision qui excluait des équipes françaises, MM. le baron René de Crawhez et Jarrott. Il était, en outre, spécifié que la question des « licences » serait renvoyée à une commission spéciale.

Le Comité, à sa séance, commença par adopter le règlement des éliminatoires qui spécifiait, entre autres points importants, que la maison employant un moteur ou un mécanisme construit suivant une même licence, ne pourraient ensemble engager plus de trois voitures (art. 4), le droit d'inscription étant de 10 000 francs par véhicule.

Le Comité décida ensuite de mettre à l'étude un projet de courses par équipes pour 1906, que soumettait le marquis de Dion, puis sur la proposition de M. le marquis de Chasseloup-Laubat, *les vœux formulés par les constructeurs furent adoptés sans modifications*, avec cette addition que la Coupe Chasseloup-Laubat était maintenue pour les éliminatoires.

Ainsi, la Coupe allait se disputer concurremment avec le Grand-Prix de l'Automobile-Club de France.

100 000 francs offerts par « l'Auto » au gagnant du Grand-Prix

La grosse question était donc solutionnée plus vite qu'on ne l'espérait. Le Grand-Prix — qui n'était en somme qu'une sorte de retour au passé — (la Coupe Gordon-Bennett avait bien été disputée pendant Paris-Bordeaux et Paris-Vienne) reçut comme don de joyeux avènement la royale dotation de 100 000 francs que le puissant journal *l'Auto* offrait au premier concurrent qui triompherait de cette épreuve. Ce fut un adjuvant merveilleux de l'intérêt éventuel de la Coupe et il est peu de constructeurs qui ne rêvèrent d'arrondir leur capital social de cette véritable fortune.

Entre temps, le règlement du Grand-Prix s'élaborait. On y lut notamment ces dispositions conformes au vœu des constructeurs, mais scabreuses en ce qui concernait les étrangers :

VOITURES FRANÇAISES

ART. 3. — Les quinze premières voitures de la course éliminatoire française sont

qualifiées pour prendre part au Grand-Prix de l'Automobile-Club de France et sans paiement d'aucun droit d'entrée. Les trois premières de l'éliminatoire formant l'équipe française pour la Coupe Gordon-Bennett concourent simultanément pour les deux épreuves.

VOITURES ÉTRANGÈRES

ART. 5. — Pour les voitures étrangères, les engagements seront faits après invitations et en suivant les prescriptions qui suivent.

ART. 6. — Chaque pays aura un nombre limité de voitures, correspondant d'une façon approximative à l'importance respective de l'industrie automobile.

ART. 7. — Le nombre des voitures attribué à chaque pays est fixé comme suit :

6 voitures à l'Allemagne; 6 voitures à l'Angleterre; 3 voitures à l'Italie; 3 voitures à la Suisse; 3 voitures à l'Autriche; 3 voitures aux États-Unis; 3 voitures à la Belgique.
Total : 27.

Les délégués internationaux à Paris

Manifeste du Comité de l'Automobile-Club

On critiqua ce règlement qui pouvait engendrer des anomalies. Il excluait en effet les voitures dites de « licence », alors que celui de la Coupe les admettait, mais l'éventualité à redouter fut l'abstention unanime des étrangers. En février, la Commission sportive n'avait enregistré que des inscriptions françaises et la liste devrait être close le 1^{er} mars.

Une campagne de presse assez active fut menée par delà les frontières contre « les procédés en vigueur à l'Automobile-Club de France ». On nous accusait d'« escamoter » la Coupe à notre profit, et nous avions à craindre des représailles. A la vérité, tout aurait pu s'arranger, à la satisfaction générale, si le Comité avait disposé de plus de temps.

L'attitude des constructeurs fut appréciée par M. G. de Pawlowski, directeur du *Journal de l'automobile*, dans les termes suivants :

Comme nous l'avons dit depuis longtemps, l'A. C. F. avait l'intention de renoncer à la Coupe Gordon-Bennett et de rétablir notre ancienne *course internationale*, telle qu'elle avait été créée autrefois; seulement il s'agissait de ménager les transitions nécessaires, c'est-à-dire d'obtenir l'Éliminatoire au lendemain de l'interdiction, de faire courir la finale en France, au lendemain de notre triomphe au Taunus, et de rétablir seulement la course l'an prochain.

Malheureusement, un groupement formé cette année, ayant mis en avant l'idée d'une course immédiate, l'A. C. F. a dû, *sous peine d'être devancé dans la réalisation de sa propre idée*, mettre immédiatement sur pied cette course internationale parallèlement à la Coupe Gordon-Bennett. C'est de ce *double emploi* que vient tout le mal et c'est évidemment à cette situation mixte qu'il importe de trouver un remède.

On espéra trouver le remède en invitant les clubs étrangers à une

réunion contradictoire annoncée pour le 20 février à l'Automobile-Club de France.

Les clubs étrangers y consentirent et, à la date indiquée, une conférence internationale composée de MM. le baron de Zuylen, le marquis de Dion, le chevalier R. de Knyff, le comte de Vogüé (A. C. F.), J. Orde



LES DÉLÉGUÉS INTERNATIONAUX A PARIS

(Angleterre), le comte Sierstorpf, Levy-Stœlping, K. Fasbender (Allemagne), Hombach (Hollande), le prince de Solm-Braunfels (Autriche), le baron de Crawhez, le comte de Liedekerke, Ph. de Burlet (Belgique), le baron de Sulzer (Suisse), Mario Monta (Italie), se réunit à l'Hôtel Pastoret.

A six heures du soir, on rendait publique la décision adoptée. Elle était ainsi conçue :

- 1° La Coupe Gordon-Bennett se courra seule, suivant le règlement existant;
- 2° Le Grand-Prix se courra quinze jours après;
- 3° Les clubs prenant part à la Coupe Gordon-Bennett supporteront les frais de l'épreuve;
- 4° Le règlement pour la Coupe Gordon-Bennett sera révisé pour les années suivantes, en adoptant le principe de la représentation proportionnelle, suivant l'importance auto-

mobile dans chaque pays. Les chiffres arrêtés dans le Grand-Prix de l'Automobile-Club de France 1905 seraient approximativement ceux qu'on prendrait pour le règlement projeté. Ces chiffres seront sujets à revision tous les ans.

Nous avons glamment cédé, à la satisfaction des clubs étrangers. Mais comment les constructeurs allaient-ils apprécier la conduite de nos dirigeants? Prendraient-ils part à la Coupe Gordon-Bennett non modifiée, en dépit de leur première résolution?

Plutôt que de critiquer en s'abstenant, l'attitude de l'Automobile-Club vis-à-vis de l'étranger, attitude dictée par de hauts motifs de courtoisie et aussi par l'intérêt de notre industrie et de l'exportation, les constructeurs réunis à la chambre syndicale se contentèrent d'émettre ce vœu :

1° Qu'il n'y ait qu'une seule et grande course par an, et que le Grand-Prix, cette année, soit une course ouverte à tous les constructeurs français, les trois premiers étant qualifiés pour courir la Coupe Gordon-Bennett;

2° Que la Coupe Gordon-Bennett ne soit plus courue par les constructeurs français, à partir de l'année prochaine;

3° Que le Grand-Prix, l'année prochaine et les années suivantes, soit une course internationale qui prendrait le nom de « Championnat du monde ».

On était sagement entré dans la voie des concessions réciproques : on allait s'entendre.

Le 1^{er} mars, le Comité décidait que le Grand-Prix n'aurait pas lieu en 1905, que les engagements reçus seraient remboursés et le droit d'inscription aux éliminatoires de la Coupe Gordon-Bennett abaissé à 5 000 francs par voiture.

En outre, sur la proposition de M. le marquis de Dion, d'accord avec le Conseil d'administration, le Comité adoptait à l'unanimité moins 3 voix, sur 43 présents, le manifeste suivant :

Le Comité de l'Automobile-Club de France considérant :

1° Qu'une grande course sur routes est, dans l'état actuel des choses, indispensable chaque année pour que l'industrie automobile française puisse expérimenter, dans des conditions se rapprochant autant que possible de la pratique, des idées nouvelles, et réaliser ainsi les progrès nécessaires pour maintenir sa suprématie;

2° Que des épreuves nombreuses sont, au contraire, ruineuses pour les constructeurs, sans offrir aucun nouvel intérêt technique;

3° Que si l'on autorise, en dehors du Grand-Prix de l'Automobile-Club de France, une seule course d'intérêt local ou particulier, il est inadmissible et impossible que l'on interdise les autres;

4° Que de nombreuses courses sur routes amèneraient nécessairement, par leur organisation forcément insuffisante, des catastrophes inévitables, qui exaspéreraient les populations, émouvraient l'opinion publique et le gouvernement, et auraient comme

résultat fatal l'interdiction de la grande course annuelle que réclame l'industrie automobile française, dont la prospérité assure l'existence de centaines de milliers de travailleurs;

5° Que l'organisation convenable de chaque grande épreuve sur routes nécessite des sommes considérables, bien que les membres de la Commission sportive et de l'Automobile-Club de France n'acceptent aucune rémunération pour leur temps et leur travail;

Que l'Automobile-Club de France, loin de chercher un gain dans l'organisation de ses épreuves sur routes, est constamment forcé d'y contribuer de ses propres deniers et de donner sa garantie pour l'excédent probable des dépenses sur les recettes prévues;

Que, d'autre part, il est indéniable que l'Automobile-Club de France, tant par l'expérience acquise que par le personnel dévoué et entraîné dont il dispose, présente le maximum de garantie pour assurer, avec le minimum de risques, l'organisation de la grande épreuve annuelle en question;

6° Que l'Automobile-Club de France, appuyé par les Clubs affiliés de France et de l'étranger, par les groupements des principaux intéressés et par les Chambres syndicales, a seul qualité et capacité nécessaires pour organiser convenablement cette grande épreuve sur routes, que, soutenu par les Chambres syndicales et les Automobiles-Clubs de province, il peut compter sur les concours les plus dévoués et les plus précieux; que, par son entente avec les Automobiles-Clubs de tous les pays, il est certain d'amener à sa grande épreuve annuelle des foules considérables d'étrangers, qui constituent une clientèle extrêmement intéressante pour nos constructeurs;

7° Que les routes constituent une propriété nationale, dont la jouissance ne peut être interdite, même momentanément, aux citoyens que pour défendre les intérêts généraux du commerce et de l'industrie automobile française, et non point les intérêts locaux ou particuliers;

8° Que les constructeurs consultés ont exprimé le désir qu'il y eut chaque année, en France, *une seule* grande course ouverte (avec ou sans éliminatoires, suivant le nombre des véhicules engagés) et qu'il n'y *en ait pas d'autres*.

Le Comité de l'Automobile-Club de France émet le vœu :

1° Que le gouvernement de la République française accorde son patronage exclusif à la grande épreuve de l'Automobile-Club de France et veuille bien faire l'honneur à l'Automobile-Club de France d'envoyer des délégués officiels à cette solennité nationale;

2° Que le syndicat de la Presse parisienne et tous les syndicats des journaux accordent leur patronage exclusif à la grande épreuve de l'Automobile-Club de France, et veuillent bien faire l'honneur à l'Automobile-Club de France d'envoyer des délégués officiels à cette solennité nationale;

3° Que les pouvoirs publics interdisent toutes les grandes courses de vitesse sur routes et autorisent la seule grande épreuve, qui, chaque année, sera organisée par l'Automobile-Club de France, avec le concours des Chambres syndicales et des Automobiles-Clubs affiliés de France et de l'étranger;

4° Que les organisateurs des épreuves de vitesse sur routes, actuellement annoncées ou projetées, y renoncent librement et spontanément dans l'intérêt général; que, par esprit de patriotisme, ils veuillent bien apporter leur concours à la cause commune, et que toutes leurs initiatives réunies viennent contribuer au succès d'une œuvre unique.

Le Comité décide que, dans le cas où, contrairement à son attente et à son désir, son appel à la concorde et à la défense des intérêts généraux ne serait pas entendu, il donne, d'ores et déjà, pouvoir à la Commission sportive de prendre, le cas échéant, les mesures suivantes :

1° Les constructeurs, organisateurs, chronométriers, propriétaires, conducteurs, mécaniciens, etc., qui prendront part, en France, aux grandes épreuves de vitesse sur routes, autres que la grande épreuve de l'Automobile-Club de France et pour 1905 la Coupe Gordon-Bennett, ne seront plus, à l'avenir, admis à aucune des épreuves organisées par l'Automobile-Club de France ou sous son patronage;

2° Cette mesure sera officiellement notifiée à tous les clubs affiliés, tant en France qu'à l'étranger.

Enfin l'Automobile-Club de France, pour dissiper toute espèce de malentendu et d'équivoque, décide d'ouvrir lui-même une liste de souscription pour doter la grande épreuve de 1905.

Il s'y inscrit en tête pour 25 000 francs.

Ce manifeste était la condamnation d'un certain Grand-Prix de la République annoncé par un journal politique, qui devait comporter des prix en espèces promis par une ville d'eaux.

D'autre part, *l'Auto*, qui avait doté le Grand-Prix de l'Automobile-Club d'un premier prix de 100 000 francs, eut le beau geste d'attribuer à nouveau cette somme au triomphateur futur des Éliminatoires.

Avec le 1^{er} mars 1906, s'achève cette période d'effervescence et de tergiversations. Désormais, va s'ouvrir l'ère sagement active de l'organisation matérielle du Circuit, de la préparation des véhicules de la course, de l'entraînement des coureurs.

Comment se prépara le Circuit. — Organisation matérielle et technique

Jamais épreuve automobile importante ne fut organisée avec un luxe plus grand de précautions et de préparatifs. On savait les pouvoirs publics hésitants. La moindre chose pouvait être un irrémédiable obstacle à l'autorisation officielle que les dirigeants de l'Automobile-Club sollicitaient de M. Étienne, alors ministre de l'intérieur, ministre, disait-on, assez peu sportif; ministre, en réalité, qui avait le souci de la lourde responsabilité qu'il allait endosser quelle que fût la décision prise.

D'autre part, l'itinéraire qu'on avait exagérément qualifié de « Circuit de la Mort » n'était pas sans présenter certains dangers.

On redoutait particulièrement l'intersection des quatre routes vers Nébouzat, le virage dangereux de Laqueuille, surplombant un précipice, l'angle à 30° que faisait l'itinéraire près de Bourg-Lastic, les lacets sinueux et étroits entre Chambon et Pontgibaud, le dos d'âne de la Goutelle, les S du « Gendarme » et du « Grand-Tournant », enfin la rampe en corniche de 15 p. 100, parfois avant la côte de la Baraque, tant et si bien qu'après

avoir espéré une course sans neutralisation et avoir, à grands frais, édifié deux ponts sur les voies de chemin de fer traversant la route, la Commission sportive décida ce que l'on convint d'appeler des « réespacements ».

Ils étaient fixés comme suit :

A Rochefort, arrêt pour remettre une fiche et départ immédiat. Un arrêt d'espacement à Laqueuille, un autre à Pontgibaud¹.

Pendant les premiers mois de l'année 1905, l'attention du public, et à



MEMBRES DE LA COMMISSION SPORTIVE

COMTE DE VOGÜÉ

GIRARDOT

QUINONÈS DE LÉON

plus forte raison des sportsmen, ne cessa d'être attirée du côté de l'Auvergne. Les journaux accréditèrent dans la région des correspondants spéciaux qui les tenaient au courant des faits et gestes, tant des organisateurs que des concurrents.

Toutefois, si les coureurs s'entraînaient fréquemment, à la satisfaction des hôteliers et propriétaires riverains du Circuit, la Commission de la course composée de MM. René de Knyff, président, prince Pierre d'Arenberg, Étienne Giraud, Huillier, Loysel, Quinonès de Léon, baron A. de Turck-

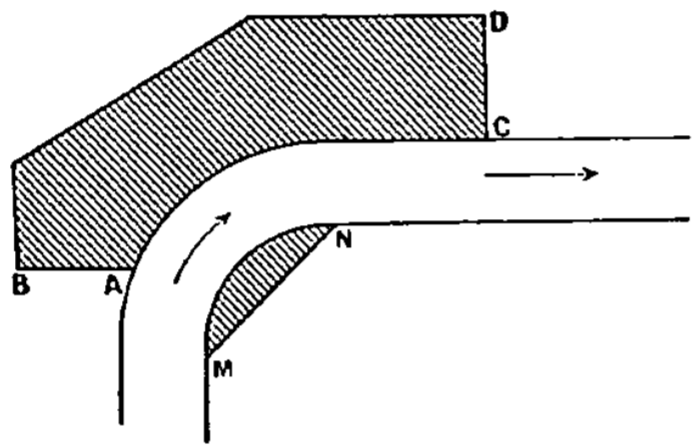
1. Ces deux arrêts étaient prévus pour maintenir entre les concurrents un intervalle de trois minutes. Toute voiture arrivant moins de trois minutes avant la précédente devait s'arrêter pendant le temps nécessaire pour reprendre la distance réglementaire. Dans le cas où plus de trois minutes auraient séparé une voiture de la précédente, elle serait repartie de suite. Aucun travail ni ravitaillement n'était toléré pendant ces arrêts.

heim, comte R. de Vogüé vécut pour ainsi dire sur les lieux, ne négligeant aucun détail, veillant, songeant à tout, prévoyant tout.

A propos de la surveillance du Circuit, une remarquable étude de la route fut élaborée par M. R. de Vogüé et constitua un document qui restera longtemps le véritable modèle du genre. La question si importante des virages fut l'objet d'un examen tout spécial de la part du rapporteur. Les dispositions suivantes furent recommandées par lui :

Virages. — Les virages doivent faire l'objet d'une surveillance particulière étant donné que la voiture peut être entraînée en tournant par la force centrifuge et jetée en dehors de la route.

Il faut donc, à l'extérieur des virages, que le stationnement soit interdit *même dans les champs avoisinants* dans toute la région comprise entre l'entrée du virage et quelques



LA PROTECTION DU PUBLIC AUX VIRAGES

mètres après la sortie, en se reportant à la figure ci-contre, c'est-à-dire la région teintée comprise entre les droites AB et CD. Les points A et C seront marqués pour chaque virage par des affiches de forme spéciale, et un surveillant sera placé à chacun de ces points avec une consigne sévère. De plus, comme il arrive souvent qu'une voiture exécute son virage en serrant la corde le plus possible, il faut tout particulièrement veiller à ce qu'aucun spectateur ne descende sur la route dans la partie MN de la figure ci-contre.

Afin de faciliter aux concurrents l'exécution du virage et s'opposer le plus possible à l'effet de la force centrifuge, il faut, en décapant la chaussée du côté du centre de la courbe et même en creusant le bas côté, augmenter le plus possible l'inclinaison de la piste vers l'intérieur.

De plus, chaque virage sera pétrolé, sur une longueur de 200 mètres au moins, la partie pétrolée devant commencer 150 mètres avant l'entrée du virage.

Des grillages devaient, en outre, être établis dans les agglomérations pour isoler des habitations la route suivie par les coureurs et enfin, en rase campagne, l'armée allait intervenir :

Les 121^e, 139^e, 86^e, 92^e, 105^e régiments d'infanterie, les 16^e et 36^e régiments d'artillerie, la gendarmerie, réquisitionnés, reçurent des instructions spéciales signées du général commandant le 13^e corps d'armée à Clermont-Ferrand.

La mission à remplir par la troupe consistait notamment à :

Faire évacuer la route du circuit à partir de 4 h. 1/2 du matin, les courses commençant à 6 heures.

Interdire formellement au public, comme à la troupe et aux voitures, de circuler sur la route du Circuit, d'y stationner ou de la traverser pour passer d'un côté à l'autre.

Arrêter les voitures sur les routes et chemins donnant accès au Circuit, à 20 mètres au moins de leur jonction avec celui-ci, et les faire ranger toutes sur le même côté.

Veiller à ce qu'aucun obstacle ne vienne, par accident ou par malveillance, obstruer la route suivie par les coureurs.

Enfin, seuls avaient le droit de « prendre pied » sur la route du Circuit, toujours conformément aux ordres donnés à la troupe :

Les commissaires et leurs automobiles qui seront munis d'un drapeau aux couleurs nationales, et les automobiles du service d'ambulance, qui auront le pavillon de la Croix-Rouge. Ces voitures circuleront toujours dans le sens de la course et ne devront, sous aucun prétexte, circuler en sens inverse.

Les ouvriers, portant un brassard spécial, chargés des réparations et du ravitaillement des machines.

Les éliminatoires à l'étranger

La question des éliminatoires à l'étranger fut rapidement solutionnée. Tout d'abord, dès le 18 mars, on apprenait que le Deutsch-Automobil-Club désignait d'office trois Mercédès; au mois de mai, sur le classique circuit de l'île de Man (492 km.), l'Angleterre opérait sa sélection. Sur dix partants, deux seulement achevèrent le parcours! Ce furent la voiture Napier 80 chevaux pilotée par Earp, et une Wolseley 90 chevaux menée par Bianchi. Une seconde Wolseley, que conduisait C. S. Rolls, ayant effectué quatre tours sur cinq, alors que les autres concurrents étaient hors de course dès le début, ces trois véhicules et leurs conducteurs constituèrent l'équipe anglaise.

Interview d'un ministre. — Les éliminatoires en France

Nos éliminatoires étaient fixées au 16 juin et la Coupe au 5 juillet.

Entre temps, quelques accidents survinrent dont les plus graves furent la chute effectuée par M. de Knyff qui, se rendant de Paris à Clermont, heurta une vache près de Moulins et se blessa assez grièvement et la mort d'une fillette imprudemment engagée sur la route au passage d'un coureur. Néanmoins, les organisateurs avaient obtenu l'autorisation ministérielle nécessaire et, à cette occasion, l'intervention de M. Clémentel, député de Riom et ministre des colonies fut des plus efficaces.

Pour la première fois, dans les annales de la presse sportive, M. Clé-

mentel fit à *l'Auto*, l'honneur d'une interview, au cours de laquelle il révéla ses sentiments de sportsman et la délicatesse de sa psychologie toute moderne. On apprécia vivement, dans les milieux inféodés à l'automobilisme, cette très littéraire envolée de lyrisme sportif à laquelle se laissa aller le jeune homme d'État :

... Les émotions, la crainte de se trouver brusquement sans secours, dans la détresse de la plaine verte, sans limite, ne sont rien, il est vrai, auprès de la leçon nouvelle que l'on puise à pénétrer les secrets de l'animal demi-humain, auprès de la joie d'absorber en un jour autant de paysages de ciels et de spectacles qu'on en absorbait autrefois au cours de toute une vie...



M. CLÉMENTEL

Le chemin de fer nous avait fait oublier la France pittoresque. C'était le progrès.

Aujourd'hui, le progrès nous la rend ! Le petit char de feu, grâce à la triomphante « vitesse » a vaincu l'un de nos grands ennemis, l'espace, et par conséquent, il a élargi notre vie. Soyons-lui reconnaissant, et pardonnons-lui beaucoup en lui demandant simplement de devenir chaque jour plus populaire et de faire connaître un jour à tous les joies de l'automobile !

Conformément à l'usage établi, l'ordre des départs des véhicules avait été tiré au sort. C'est donc ce qui détermina la classification suivante des vingt

quatre compétiteurs qui, le vendredi 16 juin, par une superbe matinée toute rayonnante de soleil, s'alignèrent au pied du majestueux Puy-de-Dôme en face des tribunes élevées dans la vaste plaine de Laschamps.

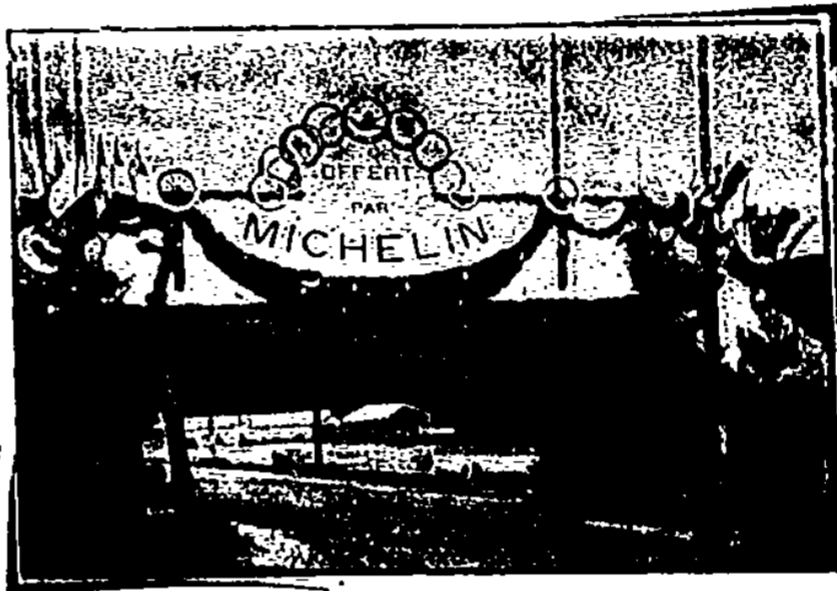
Par une curieuse coïncidence, le sort ayant donné à la maison Brasier la première place, ce fut à Théry que M. Tampier, chronométrateur officiel, donna d'abord le départ, tandis que six heures sonnaient. De quatre en quatre minutes se succédaient les concurrents suivants :

1. Théry (Brasier). — 2. Sizsz (Renault). — 3. Girardot (Charron-Girardot-Voigt). —
4. Albert Clément (Bayard-Clément). — 5. Le Blon (Hotchkiss). — 6. Lapertot (Automoto). — 7. Gabriel (De Dietrich). — 8. Hemery (Darracq). — 9. Heath (Panhard-Levassor). — 10. Rigoly (Gobron). — 11. Caillois (Brasier). — 12. Edmond (Renault). —
14. Hanriot (Bayard-Clément). — 15. Achille Fournier (Hotchkiss). — 17. Rougier (de Dietrich). — 18. Wagner (Darracq). — 19. Teste (Panhard-Levassor). — 21. Stead (Brasier). — 22. Bernin (Renault). — 24. Villemain (Bayard-Clément). — 25. Lavergne

(Hotchkiss). — 27. Duray (De Dietrich). — 28. De la Touloubre (Darracq). — 29. Henri Farman (Panhard-Levassor) ¹.

Le départ, donné au milieu d'une émotion considérable, était passionnant d'intérêt. Les spectateurs voyaient fort bien des tribunes l'envolée superbe par le col de la Moreno dont la déclivité moyenne atteint 7 p. 100. MM. Charron et Giraud, qui, officieusement, prenaient le temps sur les premiers 1 800 mètres constatèrent que Wagner (Darracq) avait accompli sur ce parcours la meilleure performance, soit 1 minute exactement, tandis qu'Albert Clément (Bayard-Clément) mettait 1 m. 4 s. et la plupart des autres coureurs, dont Théry, au moins 1 m. 6 s.

L'intérêt de l'épreuve ne se démentit pas un seul instant. Au surplus, étant donné que le Circuit ne mesurait que 137 kilomètres de tour, le dernier des concurrents était à peine parti, que l'on escomptait l'arrivée prochaine des premiers, lancés sur le parcours une heure et demie auparavant.



LA PASSERELLE MICHELIN

C'est un va-et-vient général de part et d'autre de la route, grâce à la passerelle édiflée par les soins de MM. Michelin, mais qui fait le malheur du garde champêtre, les décorateurs n'ayant pas hésité à garnir les planches de cet édifice avec des branches arrachées aux sapins du voisinage.

Après les rapides passages de Théry, de Sizz, de Girardot, d'Albert Clément, etc., la course semble se dessiner. Les Darracq paraissent en excellente position et les pronostiqueurs donnent, comme gagnants certains, Sizz, Théry et Wagner. Toutefois, des modifications vont se produire ; voici des concurrents imprévus au début, tels que Caillois, Duray qui se rapprochent...

Tandis que le temps passe, la foule élégante qui se tient depuis l'aube dans les tribunes de l'Automobile-Club, de l'Auto, de Michelin décorée d'écussons rappelant les grandes victoires du pneumatique, de Bergougnan,

1. Les marques Charron, Girardot, Voigt, Automoto et Gobron, n'ayant engagé chacune qu'une voiture, n'avaient, par suite, point utilisé les numéros 13, 16, 20, 23, 26, 30 qui leur appartenaient respectivement.

au-dessus desquelles se dresse le tableau d'affichage, estime que l'heure est venue de déjeuner. On s'empresse au buffet... Puis approche l'angoissant instant de l'arrivée. Théry achève son dernier tour à 12 h. 45 m. 17 s. On l'acclame, mais a-t-il gagné? Brasier, vers qui les mains se tendent, reste calme.

« Attendez, fait-il, il y a encore Wagner, et puis Heath et puis Duray, mais j'ai encore Caillois pour moi. »

Et de fait, c'est Caillois qui arrive, second champion des Brasier, second sans doute de la course, si Wagner ne paraît pas dans un délai de deux minutes. Les deux minutes se passent. Il en faudra dix-huit encore pour apercevoir ce concurrent d'autant plus malheureux qu'il frisait de près la victoire, Théry était donc bien premier, Caillois second et la troisième place revenait par la suite à Duray (de Dietrich).

Le classement

Les éliminatoires eurent les résultats suivants :

1. Théry (Brasier) 7 h. 34 m. 49 s. $\frac{1}{5}$; moyenne à l'heure : 72 km. 555. — 2. Caillois (Brasier). — 3. Duray (De Dietrich). — 4. Wagner (Darracq). — 5. Sizsz (Renault frères). — 6. Heath (Panhard-Levassor). — 7. Le Blon (Hotchkiss). — 8. Rigoly (Gobron). — 9. Hémerly (Darracq). — 10. Harriot (Bayard-Clément). — 11. De la Touloubre (Darracq). — 12. Stead (Brasier). — 13. Edmond (Renault frères). — 14. Gabriel (De Dietrich). — 15. Lavergne (Hotchkiss). — Tous sur pneus Michelin. (Théry gagnait les 100 000 francs de *l'Auto* et Caillois les 25 000 francs offerts par l'A. C. F.)

A propos de l'épreuve

La maison Brasier se plaçait donc, par sa double victoire, à la tête de notre industrie nationale : ses succès répétés dans les éliminatoires et la Coupe en 1904, confirmés par la victoire d'Auvergne, lui créaient un trophée que jamais autre marque n'avait obtenu, et le remarquable ingénieur qu'est Brasier pouvait en concevoir une légitime fierté.

D'autre part, la marque Lorraine de Dietrich prenait, cette année, la même place que l'année précédente; seul le conducteur avait changé : Duray au lieu de Rougier; la course de Duray était superbe, si l'on songe qu'il avait dû remonter presque tout le lot des concurrents, besogne difficile, surtout sur une route aussi étroite et comprenant d'aussi nombreux virages.

Enfin Michelin, fidèle à de vieux usages, avait encore fourni les

pneus des triomphateurs. Les quatorze voitures arrivées étaient d'ailleurs toutes munies de ses bandages, pneus lisses ordinaires ou nouveaux « Michelin » à semelle antidérapante, dont la robustesse et la richesse en gomme avaient été vivement appréciées des concurrents.

Michelin méritait ce succès. Il était pour beaucoup dans l'excellente organisation de l'épreuve. Il n'avait ménagé ni son temps ni sa peine pour étudier des bandages adéquats aux rigueurs de cet itinéraire surnommé la « râpe » auvergnate. Il méritait l'honneur.

Si les accidents tant redoutés devaient s'enregistrer au cours de l'épreuve, ils furent essentiellement bénins. Clément, Teste et Bernin « retournés », selon l'expression consacrée, n'eurent aucun mal.

Le plus curieux accident fut sans contredit celui de Maurice Farman et de son mécanicien, échappant miraculeusement à la mort, restant accrochés à un arbre, tandis que leur voiture allait se briser dans un ravin.

Le plus grave fut celui de Girardot, fortement contusionné par une chute brutale en descente, mais que quelques jours de repos suffirent à remettre sur pied.

Enfin il y eut quelques incidents.

La Vie Automobile raconte :

Les troupes placées sur le bord de la route, en grand nombre, n'ont vraiment pas été inutiles, car si elles ont aussi préservé le public contre sa propre imprudence, elles ont aussi protégé les coureurs contre l'hostilité muette, mais farouche et bien marquée, de la grande famille à laquelle nous devons l'industrie de la ferraille et des peaux de lapin. Malgré une surveillance active, en effet, des pierres, des fils de fer, une bouteille cassée même, ont été placés sur la route ; en outre, les fils téléphoniques reliant les contrôles intermédiaires au contrôle de départ ont été rompus en plusieurs points... On cite encore le fait d'habitants de Beaumont, dérobant le liquide destiné à goudronner la route pour en arroser le sol de leur ferme. Il est vrai d'ajouter qu'ils en furent punis, car le liquide ayant coulé dans les mares, les animaux ont subi un commencement d'empoisonnement !

Nouvelles angoisses. — La Coupe Gordon-Bennett

se dispute pour la dernière fois le 5 juillet 1905

Les éliminatoires achevées, la Coupe, pendant les trois semaines qui la séparaient de cette première manche, allait devenir le sujet de toutes les conversations, de tous les écrits, et aussi, avec son approche, allaient reparaitre les inquiétudes et les émotions.

Le Comité de l'A. C. F. n'avait décidé sa participation à la Coupe qu'à

la suite d'une promesse formelle des clubs étrangers d'en modifier, pour 1906, le règlement.

Actuellement, notre industrie, représentée par trois véhicules, était engagée contre six Mercédès, trois voitures italiennes, trois anglaises et trois américaines, et il résultait de cette proportion que les pays étrangers avaient d'autant plus de chances de gagner l'épreuve finale que leur industrie était moins florissante. Aussi, le 28 juin, sans attendre le résultat de la course, le Comité de l'Automobile-Club réuni confirmait-il en ces termes l'abstention de la France en 1906.

Conformément au vœu exprimé par les constructeurs d'automobiles ayant pris part aux éliminatoires, le comité décide de ne pas courir la Coupe Gordon-Bennett en 1906.

Décision logique qui ne fut cependant adoptée qu'à la majorité de 23 voix sur 44 votants, 14 membres ayant été opposés à cet ordre du jour, 6 ayant remis un bulletin blanc, un membre enfin s'étant abstenu !

Néanmoins, le prestige de la Coupe allait encore une fois rayonner d'un éclat éblouissant. Cette agonisante voulait mourir en beauté.

L'ordre des départs avait été établi conformément au règlement. Le tenant de la Coupe en tête, les autres pays par date d'inscription ; quant aux couleurs des véhicules, les nations avaient conservé leurs teintes antérieures¹.

Il n'est pas exagéré de dire qu'on était venu de tous les coins du monde assister à cette gigantesque manifestation de l'industrie automobile à laquelle la compétition internationale et sportive donnait un indicible attrait. Des caravanes de touristes s'étaient mobilisées des régions les plus diversement lointaines, pour se centraliser aux environs de la plaine de Laschamps devenue fameuse, sur le point de passer à la postérité. *L'Auto*, fidèle à sa coutume, avait organisé, d'accord avec les Compagnies des wagons-lits et du P.-L.-M., des trains de luxe et des trains populaires qui partirent bondés de la gare de Lyon, tandis que les sportsmen italiens avaient frété des trains spéciaux. La ville de Clermont et les stations thermales voisines, notamment Royat, en liesse et bondées depuis plusieurs semaines, connurent, à la veille de l'épreuve, le maximum d'animation qu'il soit possible d'imaginer.

¹ Ordre des départs et couleur des véhicules : 1. France (bleu). — 2. Angleterre (vert). — 3. Allemagne (blanc). — 4. Italie (noir). — 5. Autriche (noir et jaune). — 6. Amérique (rouge). — 7. Suisse (rouge et jaune). (*Cette dernière nation avait déclaré forfait.*)

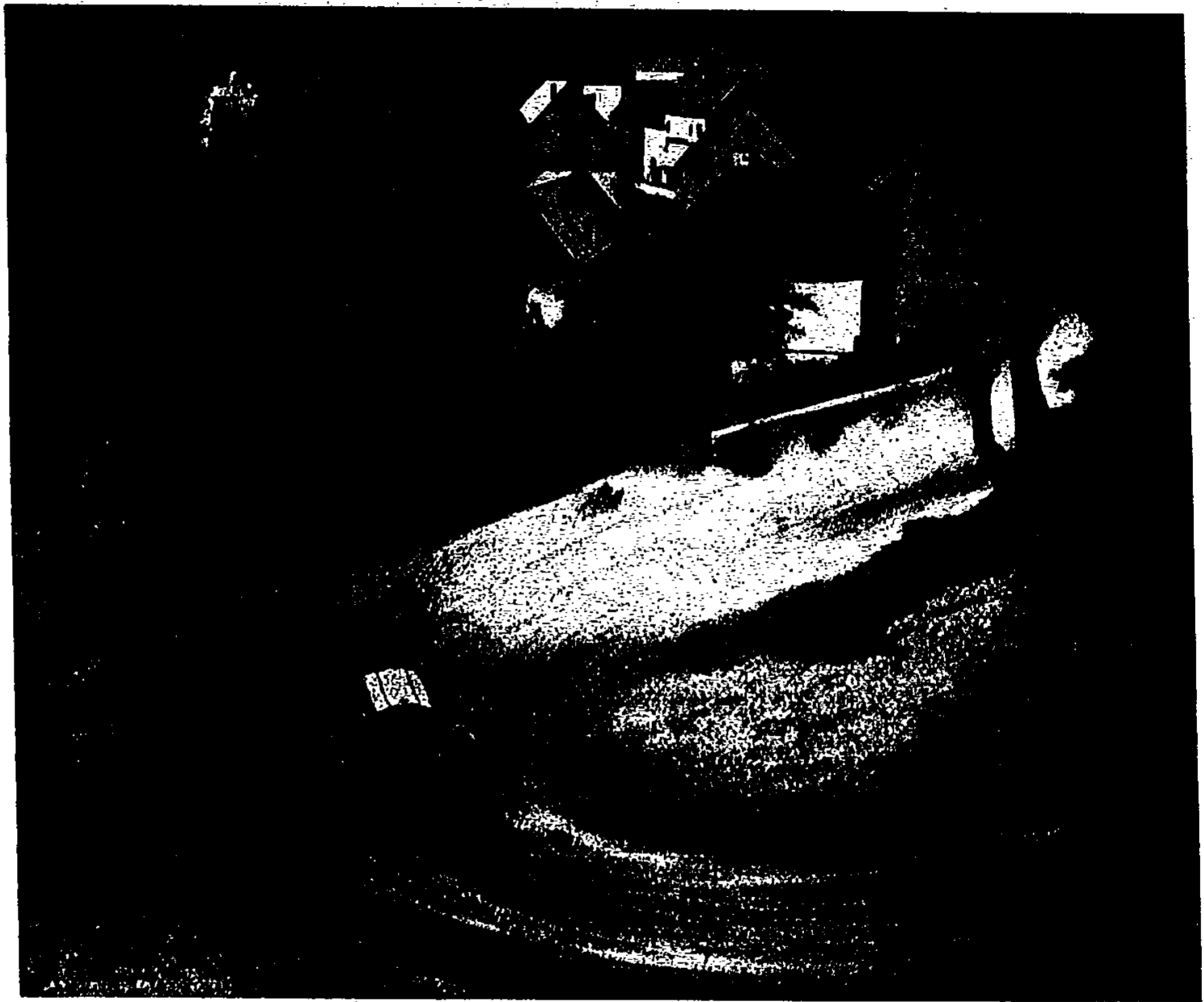


VUE DE LASCHAMPS LE JOUR DE LA COUPE

Un ministre avait promis d'assister officiellement à l'épreuve et, pour la première fois, ce ministre tenait sa promesse.

C'était M. Clémentel, que M. Joly, le sympathique préfet du Puy-de-Dôme, reçut pendant quelques heures à l'hôtel de la préfecture.

Toutefois, un terrible orage, qui éclata à l'issue du passage, et déchira



THÉRY AU VIRAGE DE ROCHEFORT

une bonne partie des velums recouvrant les tribunes, menaça un moment de compromettre le succès de la réunion.

Il n'en fut rien par bonheur, et lorsque, à l'aube, l'innombrable théorie des spectateurs, sortant de l'étuve clermontoise qui était à son paroxysme sur la place de Jaude, se fut élevée au-dessus de la Baraque, elle éprouva l'agréable satisfaction de respirer un air frais et pur qu'apportait la caresse discrète d'un zéphyr bienfaisant.

A partir de six heures du matin, de trois en trois minutes, les départs furent donnés dans l'ordre suivant :

1. Théry, Brasier (France). — 2. C. Earp, Napier (Angleterre). — 3. Jenatzy, Mercédès (Allemagne). — 4. Lancia, Fiat (Italie). — 5. Braun, Mercédès (Autriche). — 6. Lytle, Pope-Toledo (Amérique). — 7. Caillois, Brasier (France). — 8. C. S. Rolls, Wolseley (Angleterre). — 9. De Caters, Mercédès (Allemagne). — 10. Cagno, Fiat (Italie). — 11. Hiéronymus, Mercédès (Autriche). — 12. Dingley, Pope-Toledo (Amérique). — 13. Duray, de Dietrich (France). — 14. Bianchi, Wolseley (Angleterre). — 15. Werner, Mercédès (Allemagne). — 16. Nazzari, Fiat (Italie). — 17. Burton, Mercédès (Autriche). — 18. Tracy, Locomobile (Amérique).

Théry démarre doucement, en homme sûr de lui ; il laisse sa voiture prendre peu à peu sa vitesse et effectue le premier virage avec une sûreté de main qui provoque des murmures d'admiration.

On prend naturellement les temps sur les 1 800 mètres du col de la Moréno, mais si l'on apprend avec satisfaction que notre champion favori a mis deux secondes de moins qu'aux éliminatoires pour effectuer ce trajet, les cœurs se serrent anxieux lorsque le bruit, exact d'ailleurs, se répand que la Mercédès de Jenatzy est montée au col en cinquante-neuf secondes et la Mercédès de Werner en cinquante-sept secondes ! Alors qu'en outre Lancia, sur Fiat, a mis une minute juste !

La France gagne la Coupe ! Brasier triomphe encore

Vingt minutes environ s'écoulent après le départ du dernier concurrent et Théry passe en trombe devant les tribunes, salué par une salve d'applaudissements, mais Lancia l'a rattrapé et le coureur italien vient d'effectuer son premier tour en 1 h. 34 m. 57 s., tandis qu'il a fallu à Théry 1 h. 41 m. 7 s.

L'émoi déjà grand s'accroît au deuxième passage. Lancia qui arrive deux minutes après Théry a sur lui treize minutes d'avance. Certes Duray vient très près d'eux, mais il est suivi à quelques minutes à peine par Cagno et Nazzari, les deux autres champions de l'Italie et tandis que les Mercédès redoutées semblent déjà, pour ainsi dire, inoffensives, la menace des jeunes et rapides engins italiens se révèle imminente.

Mais le sort veut qu'au troisième tour, par suite d'une avarie à la circulation d'eau, le moteur de Lancia grippe dans la côte de la Baraque.

Le voilà hors de course. Théry semble imbattable dès lors.

Cependant que le public massé dans les tribunes vibre d'une saine

émotion sportive, et que l'industrie française joue pour la dernière fois la peu équitable partie, les éditions spéciales des journaux sportifs se succèdent à Paris, s'arrachent sur les boulevards.

Aux éliminatoires, pour être certain que *l'Auto* donnerait le premier le nom du gagnant, son rédacteur, vingt minutes avant l'arrivée présumée



THÉRY A SA DESCENTE DE VOITURE

du vainqueur, avait, pour accaparer le fil, télégraphié le catalogue d'une maison d'automobiles, en attendant le passage final de Théry.

Le jour de la Coupe, M. Desgrange présent à Laschamp et sincèrement convaincu de la victoire de Théry alors qu'on signalait seulement son passage à 20 kilomètres de l'arrivée, n'hésita pas à télégraphier à

l'avance notre succès national, de telle sorte que le résultat fut connu à Paris quelques instants avant que la course ne fût achevée!... Coup d'audace qui réussit... une fois!!!

Comme le disait en effet par anticipation *l'Auto*, Théry, conducteur de la voiture Brasier, munie de pneu Michelin, gagnait la Coupe Gordon-Bennett pour la deuxième fois¹.

1. Classement général : 1. Théry (Brasier), 7 h. 2 m. 42 s. 3/5 ; moy. à l'heure, 78 km. 428. — 2. Nazzari (Fiat), 7 h. 19 m. 9 s. 1/5. — 3. Cagno (Fiat), 7. 21 m. 22 s. 3/5. — 4. Caillois (Brasier), 7 h. 27 m. s. 2/5. — 5. Werner (Mercedes allemande), 8. h. 11 m. 11 s. 3/5. — 6. Duray

Ce fut une explosion d'enthousiasme. Tout d'abord la France triomphait de merveilleuse façon, et après avoir bien démontré la mauvaise posture qui lui était faite par le règlement de l'épreuve à laquelle elle ne participait qu'à regret, à laquelle il était d'ores et déjà entendu qu'elle ne participerait plus.

Ensuite, la performance de la Brasier, expertement menée, était remar-



LES TRIOMPHATEURS

BRASIER

A. MICHELIN

quable. Le constructeur avait d'ailleurs en son homme et dans son engin la confiance la plus absolue. A quelqu'un qui l'avait interrogé sur le temps probable que mettrait Théry à effectuer le premier tour, Brasier avait répondu : 1 h. 41 m. Brasier se trompait de... 7 secondes. C'était d'ailleurs un réel chronomètre qu'il avait construit, la différence entre le meilleur tour et le moins bon effectués par Théry ayant été seulement de 8 m. 49 s. à cause du ravitaillement au col de la Moreno.

Théry, en descendant de voiture, tout étourdi, acclamé, tirillé, les yeux aveuglés par les projections de westrumite, se trouva soudain

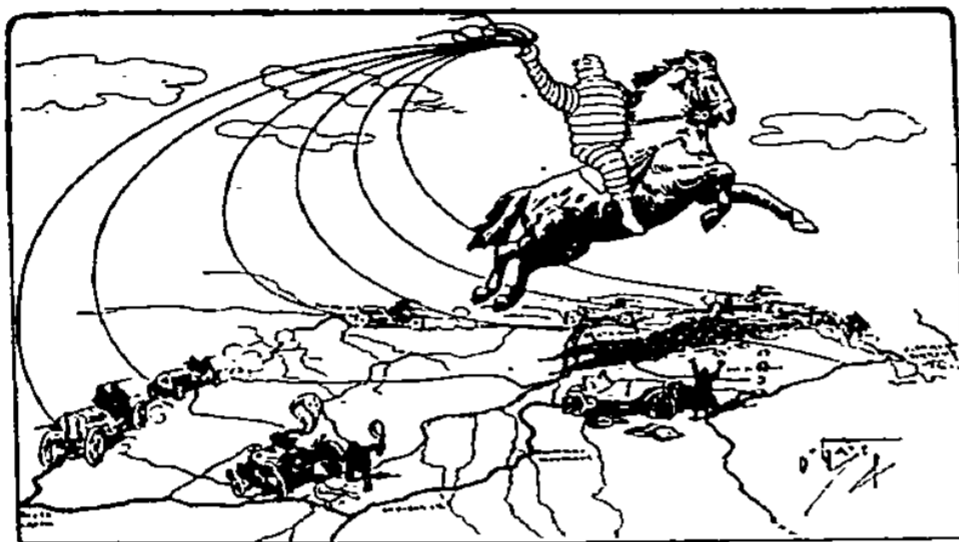
en présence d'un personnage fort aimable qui, après lui avoir donné l'accolade, accrocha un petit ruban violet sur sa veste de cuir.

C'était M. Clémentel, ministre des colonies, qui faisait officier d'Académie le digne et dernier gagnant de la Coupe Gordon-Bennett!

En réalité, la gloire de Théry, de Brasier et de l'équipe française,

(de Dietrich), 8 h. 5 m. 50 s. — 7. De Caters (Mercédès allemande), 8 h. 11 m. 11 s. 3/5. — 8. Rolls (Wolseley), 8 h. 26 m. 42 s. 3/5. — 9. Earp (Napier), 8 h. 27 m. 29 s. 4/5. — 10. Braun (Mercédès autrichienne), 8 h. 33 m. 5 s. 3/5. — 11. Bianchi (Wolseley), 8 h. 28 m. 39 s. 3/5. — 12. Lytle (Pope Toledo), 9 h. 30 m. 32 s.

classée dans un bon rang, apparaissait d'autant plus grande que le péril avait été plus menaçant. Nous connaissions bien la valeur des concurrents italiens, mais on était loin d'imaginer que les Fiat auraient pu faire vivre le moment d'émotion qui étreignit tout le monde lorsqu'on entrevoyait la victoire de Lancia ; on était loin de soupçonner un classement final avec, pour second et troisième, Nazzari et Cagno, tous deux sur voitures Fiat ! Si la première des Mercedes n'arrivait que cinquième dans le



BIBENDUM

LE PNEU MICHELIN CONDUIT A LA VICTOIRE LES VOITURES MUNITES
DE SES PNEUS

classement, nous avons les représentants de l'équipe française (à part Théry) : quatrième, Caillois (Brasier), et sixième, Duray (de Dietrich), ce qui était un brevet de régularité à l'honneur de la France.

Enfin Michelin pouvait s'enorgueillir non seulement des succès nationaux auxquels il avait puissamment contribué, mais encore tirer vanité de l'ex-

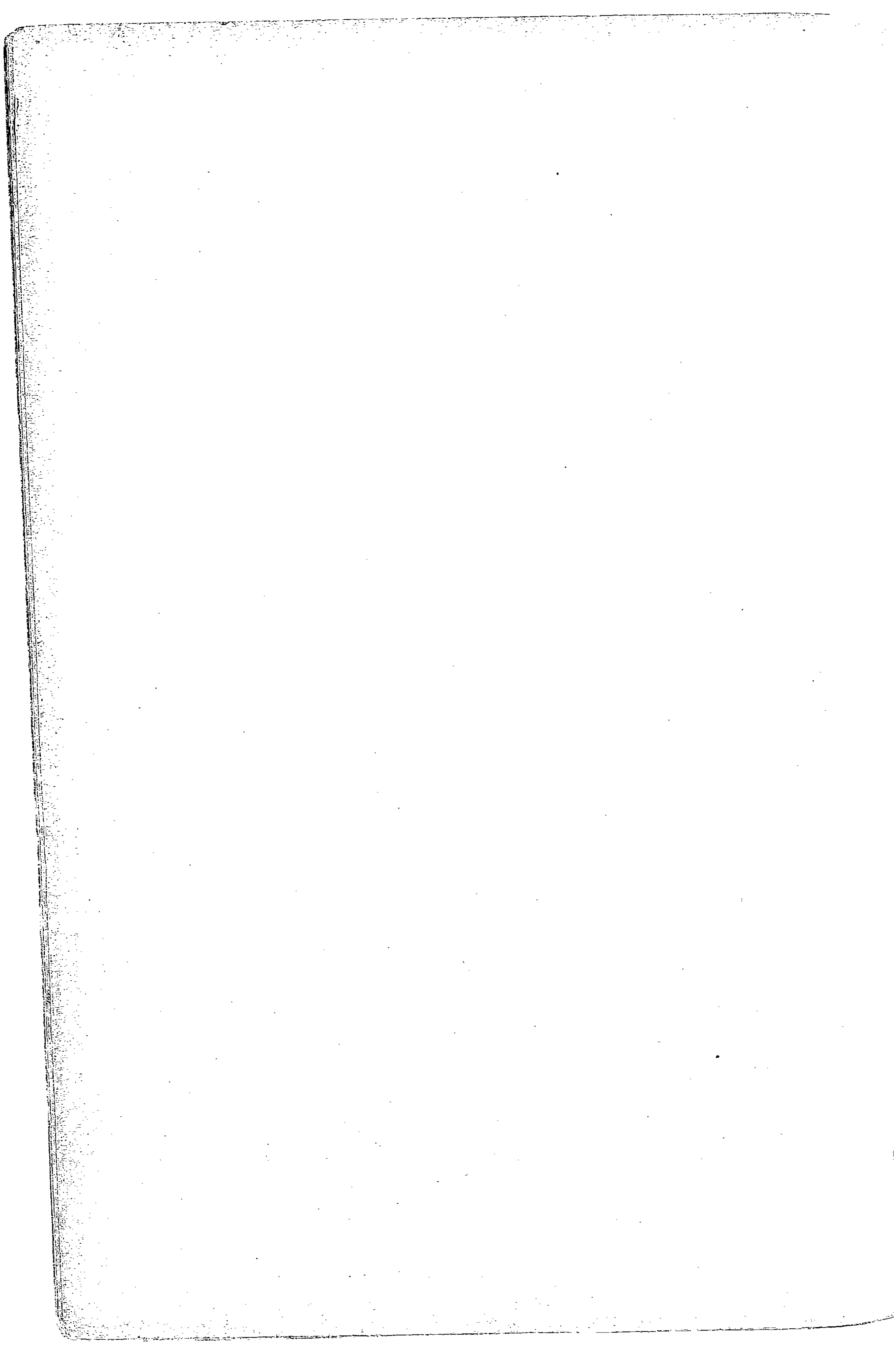
cellente performance des voitures italiennes qui avaient adopté les bandages fabriqués à la succursale de l'usine de Clermont-Ferrand, installée depuis peu à Milan ! Michelin inscrivant à son livre d'or de la Coupe Gordon-Bennett les premier, second, troisième, quatrième et sixième arrivants.

... Et s'il reste encore un mot à dire sur cette épreuve, il s'adressera aux adversaires courageux, moins favorisés ; car s'il y eut des vainqueurs et des vaincus, aussi bien dans les éliminatoires que dans la Coupe finale, il ne serait pas équitable de louer les heureux triomphateurs au point de faire considérer comme néant les efforts et la valeur des autres concurrents, qui furent pour la plupart victimes de la malchance.

Historique documentaire de la Coupe Gordon-Bennett

Il se résume désormais en ce tableau :

Années.	COUREURS et Nations.	Force.	MARQUES	PNEUS	PARCOURS	Distance.			Moyenne.	
						km.	h.	m. s.		
1900	CHARRON (France)..	20	Panhard-Levassor.	Michelin.	Paris-Lyon.	566	9	9	»	61,837
1901	GIRARDOT (France)..	40	Panhard-Levassor.	Michelin.	Paris-Bordeaux.	555	8	51	59	59,509
1902	EDGE (Angleterre)....	40	Napier.	Dunlop.	Paris-Innsbruck.	590	10	41	58	55
1903	JENATZY (Allemag.)..	60	Mercedes.	Continental.	Circuit d'Irlande.	592	6	39	»	89,184
1904	THERY (France).....	80	Brasier.	Michelin.	Circuit du Taunus.	564	5	50	8	96
1905	THERY (France).....	96	Brasier.	Michelin.	Circuit d'Auvergne.	549	7	2	42	78,428



CHAPITRE XXXI

Les Détails de l'année

L'année 1905. — Courses, concours, records, raids, manifestations, semaines, Coupes, etc. — L'Académie des sports. — L'Association des journalistes sportifs. — La presse en 1905. — L'Exposition des petits inventeurs. — La question des garages. — La Ligue des chauffeurs. — Les Salons à l'étranger et en France. — Premier congrès international de tourisme et de circulation automobile sur route. — L'exposition internationale de l'automobile et des sports en 1908. — La commission interministérielle. — L'évolution automobiliste en France. — Rapport de M. Hennequin.

L'année 1905

L'ANNÉE 1905 — la ou les courses et concours mis à part — semble constituée d'une multitude de faits, sans liens directs apparents entre eux. Ces éléments isolés, toutefois judicieusement groupés ensemble, constitueront un tout dont la consistance étonnera par la suite.

Nous ferons, de ces événements, une mosaïque appréciable, un bloc résistant : cependant la patine du temps est nécessaire à la consécration de cette homogénéité. Comme nous allons vite... en automobile, cette patine apparaîtra très suffisante au bout de quelques mois, lorsqu'en 1906 il s'agira de jeter un dernier coup d'œil d'ensemble sur le passé, sur les faits accomplis, avant de tourner la page, blanche encore, de l'avenir.

Nous nous contenterons donc, en ce chapitre, de l'énumération des faits. Par la suite, apparaîtront d'eux-mêmes les liens qui les unissent :

Courses, concours, records, raids, manifestations, semaines, Coupes, etc., etc.

Encore que la Coupe Gordon-Bennett accapare, au cours du premier semestre 1905, l'attention du public et l'esprit des constructeurs, les épreuves « classiques » se disputent et ne cessent de présenter leur intérêt habituel. Il s'en crée d'autres un peu partout, et particulièrement les

nations étrangères paraissent disposées à multiplier les manifestations de sport automobile dont jusqu'alors elles semblaient redouter l'organisation.

Courses, concours, records de vitesse et d'endurance, il y en a pour tous les goûts. De toutes parts : d'Amérique, d'Asie!... d'Allemagne, d'Angleterre, d'Autriche, d'Italie parviennent les dépêches des correspondants de journaux sportifs annonçant les résultats... Énumérons :

Un premier concours de 2 000 kilomètres est organisé aux Indes



UN DÉRAPAGE

Le cocher de fiacre, la marchande des quatre saisons, le brigadier, le garçon laitier, le cocher d'omnibus, les chevaux, la volaille, le chien, etc., etc. (à l'usage). — « Idiot, crétin, abruti!... Tu n'peux donc pas monter la *Semelle Michelin*, antidérapante, souple et imperforable... »

anglaises, en janvier, sur le parcours Delhi-Bombay, trente-huit concurrents, dix-neuf Français. Sorel, sur de Dietrich, gagne l'épreuve. Autre latitude : A Ormond-Beach, Bowden (Mercedès) couvre le mille en 32 m. 3/5, soit à 176 km. 632 de moyenne, mais ce record n'est pas homologué, la voiture excédant 1 000 kilogrammes.

Revenons en Seine-et-Oise, où le vaillant Club-Automobile, présidé par M. Miran-Devos, organise

une semaine de tourisme, régie par un excellent règlement : 400 kilomètres de pavé sur un parcours de 1 400 kilomètres. Les concurrents souffrent du froid ; les voitures, de la route. L'équipe de Dion-Bouton est première du classement général.

On a eu les doigts gelés au cours de cette épreuve : cela sans doute incite M. le prince Pierre d'Arenberg à ouvrir un concours d'appareils, destinés à « abriter les mains des conducteurs du froid, ou à les chauffer en marche ». La « chancelière » de Paul Meyan sera première.

On dérape aussi en hiver... quand on n'a point la semelle Michelin!... MM. Kellner et Auscher créent la Roue d'or, trophée destiné aux antidérapants. Vulcan après 4 000 kilomètres gagne le trophée.

Entre temps, en Floride, de magnifiques vitesses étaient accomplies : Fletcher, sur de Dietrich couvrait les 100 milles (161 kilomètres) en 78 m. 24 s., à 123 km. 6 à l'heure, suivi de près par Bernin, sur Renault, et de Sarton, sur Fiat.

La Coupe Hydra du tiers de litre pour motocyclettes défrayera à maintes reprises dans l'année la chronique sportive. Anzani sur Alcyon sera le premier vainqueur : 80 kilomètres à l'heure, mais viendra Collomb (moto Deckert) qui fera 82 km. 578, finalement Cissac (Peugeot) atteindra 90 kilomètres environ.

Ce même Cissac, sur Peugeot, gagnera en mai le Tour de France motocyclettes.

La Coupe du Loiret, où l'on tenait compte de la régularité de l'endurance, du confort, des freins et de la vitesse en côte, reviendra à Cormier (de Dion-Bouton), tandis que, procédant à des travaux sédentaires, mais non sans intérêt, M. Lumet, ingénieur préposé à la direction du laboratoire de l'Automobile-Club, expérimentera les Silencieux, soucieux de justifier leur nom. Après une audition... phonographique, le jury récompensera en première ligne le silencieux Ossant. D'autre part, Archinard, sur Ariès, gagne la course organisée par le Lyon-Sport.

Les éliminatoires viennent de se courir; entre le 16 juin et le 5 juillet, les épreuves sont légion. Le roi Alphonse XIII étant venu à Paris, on lui montre les engins de course de Théry; les Renault, les Darracq sur 4 kilomètre au bois de Boulogne; la Coupe Rochet-Schneider, gagnée l'année précédente par Martini, échoit à M. Louis Perret, sur Peugeot; une Richard-Brasier part visiter toutes les sous-préfectures au nom du journal *les Lectures pour tous*; cependant que Meyan, sur de Dietrich, va matcher une voiture anglaise Siddeley, pendant 5 000 kilomètres moyennant un enjeu de 10 000 francs.

Le Motorcycle-Club de France fait disputer les éliminatoires de sa Coupe internationale. Se classent dans l'ordre :

1^{er} Demeester (Griffon); 2^o Guippone (Peugeot); 3^o Champoiseau (Peugeot). Sur le même itinéraire, Ablis, Dourdan, Saint-Arnoult, l'Autrichien Wondrick viendra peu après couvrir 270 kilomètres en 3 h. 5 m. 15 s., et à 88 kilomètres à l'heure emportera le trophée à l'étranger.

La Savoie, pour se dédommager du choix de l'Auvergne, a organisé une prestigieuse « quinzaine de tourisme » à Aix-les-Bains. Le prix de régularité revient à la marque de Dion-Bouton et se classent en tête de leurs catégories respectives : Montariol (de Dion-Bouton); Perret (Peugeot); Cormier (de Dion-Bouton); De Loys (La Buire).

Darracq et Peugeot en tête effectuent le Tour des Pays-Bas. L'Automobile-Club du Nord, qui attribue dans Roubaix-Boulogne la médaille d'or

du roi Léopold au concurrent ayant fait le meilleur temps sur le mille et le kilomètre lancés et arrêtés en palier et en côte, récompense M. Franchonne, vainqueur avec sa Serpollet.

La Coupe de Calais (500 mètres en côte de Doullens), gagnée de 1/5 de seconde, par Harriot (Bayard-Clément), sur Wagner (Darracq), l'année précédente, fait en 1905 un chassé-croisé, Wagner monte la rampe en 15 s. 1/5, à 118 km. 422 à l'heure; Harriot en 15 s. 4/5.



COUPE DU MOTOCYCLE-CLUB
DEMESTER (GRIFFON-MICHELIN)

A Ostende, Wagner gagne encore dans sa catégorie, et de La Touloubre sur (Darracq), établit le record du monde pour voitures de moins de 650 kilomètres (mille en 54 s. 3/5), kilomètre en 26 s. 2/5, puis Nazari monte à 68 à l'heure en 19 m. 18 s. 4/5, au col du mont Cenis, avec une Fiat.

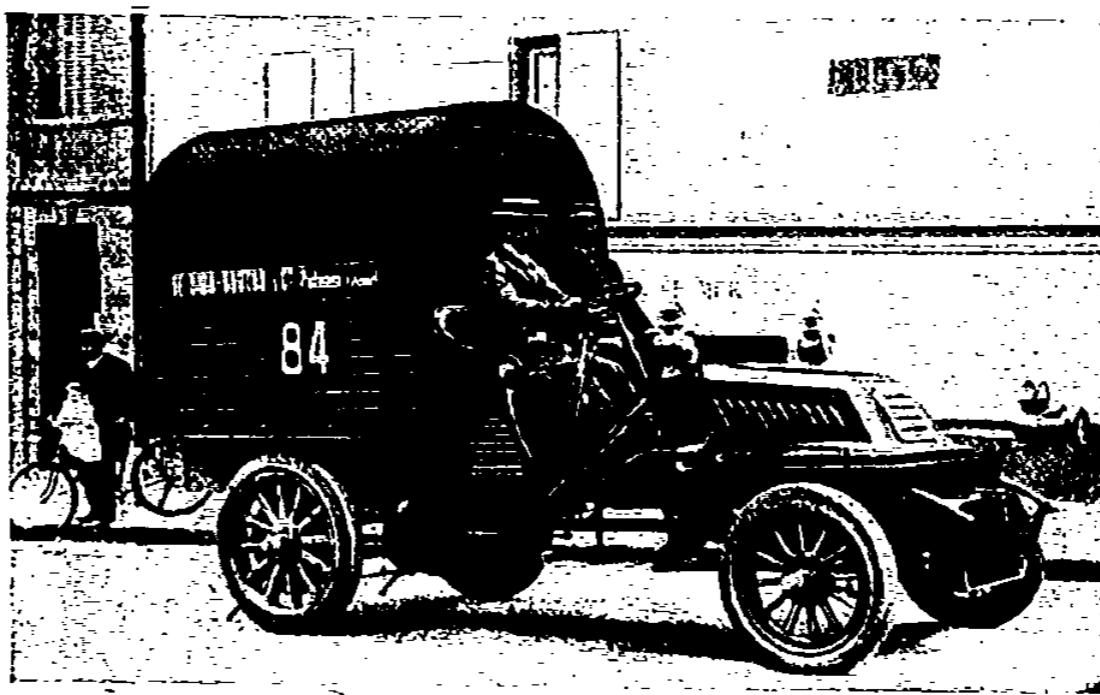
On souffle un peu pendant le concours de véhicules industriels organisé par l'Automobile-Club, dans le nord-ouest de la France. L'engin utilitaire : de livraison, de transport en commun, de transport de marchandises est exhibé à Compiègne, Amiens, Dieppe, Le Havre, Rouen, accompagné par les militaires qui expérimentent des fourgons d'intendance et se prononceront en faveur des véhicules Delahaye, de Dion-Bouton et Gillet-Forrest.

En Angleterre, aux meetings de Brighton et de Blackpool, la six-cylindres Napier, de Earp, fait des prouesses, et un ironique Anglais, M. Thombrison, organise à ce moment une course de... lenteur, dans le parc de sa propriété.

Mais voici les 6 et 7 août, les prestigieuses courses des Ardennes disputées sur un circuit de 600 kilomètres, sans neutralisation pour les

grosses voitures, et sur 240 kilomètres pour les voitures et motocyclettes.

L'Italie est représentée par une Itala ; l'Allemagne par deux Mercedes montées sur Continental. Tous les concurrents français : C. G. V., Darracq, de Dietrich, Panhard-Levassor sont munis de Michelin ; Hémery sur Darracq gagne en 5 h. 58 m. 32 s., suivi de près par l'équipe Panhard-Levassor, la plus régulière des équipes concurrentes, tandis que dans les voitures, Wagner (Darracq) est imbattable, et que la marque Griffon triomphe des motocyclettes concurrentes¹.



FOURGON MILITAIRE DE DION-BOUTON

En France, Krieger et Vedrine, fabricants de voitures électriques, se

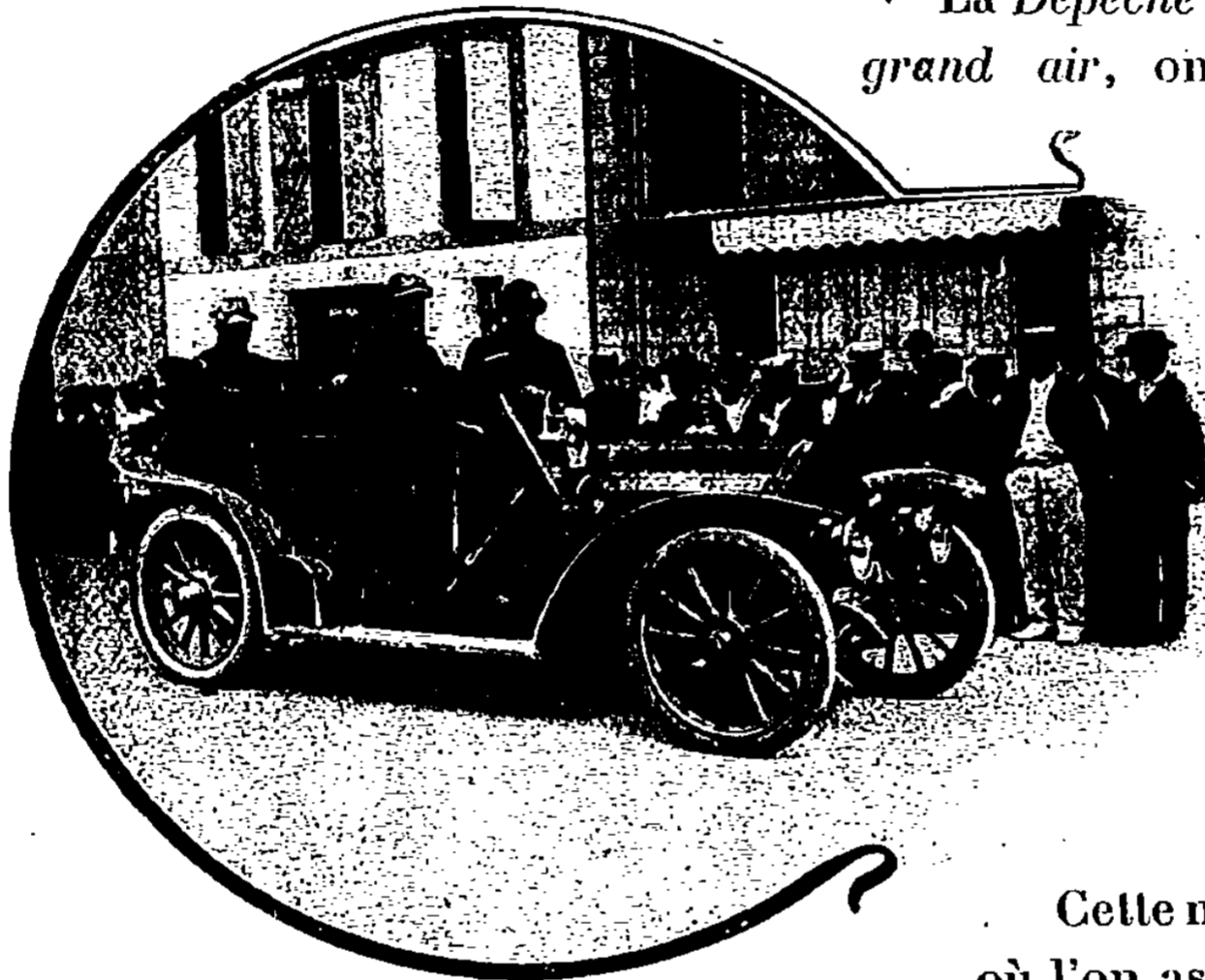


RAVITAILLEMENT MICHELIN
AUX ARDENNES

1. Classement (G. V.) : 1. Hémery (Darracq), 5 h. 58 m. 32 s. — 2. Tart (Panhard-Levassor). — 3. Le Blon (Panhard-Levassor). — 4. Wagner (Darracq). — 5. Heath (Panhard-Levassor). — 6. De Caters (Mercedes). — 7. Duray (de Dietrich). — 8. Montjoie (Darracq légère).

livrent à des matches intéressants sur les longs parcours de Paris-Deauville et Paris-Trouville; puis, tandis que se prépare la Coupe Liedekerque en Belgique, l'Allemagne inaugure la grande semaine annuelle de Munich, grâce à la Coupe offerte par le professeur Herkommer, corsée de l'attrait de la Coupe Bleischroder, épreuve de vitesse disputée sur 1 kilomètre à Forstenneder Park. Hiéronymus (Mercedès) gagne cette Coupe. La Coupe Herkommer revient au touriste Landenbourg (Mercedès).

La *Dépêche de Toulouse* et la *Vie au grand air*, ont créé la Coupe des Pyrénées :



COUPE DES PYRÉNÉES
SOREL SUR DE DIETRICH

Qui a pour but, en même temps que de développer le tourisme dans la région si belle et si pittoresque des Pyrénées, de faire connaître la régularité de marche, l'endurance et le confortable des voitures automobiles en plaine et en montagne.

Cette manifestation grandiose, où l'on assiste à une débauche de pittoresque, d'enthousiasme, de fêtes et de réceptions, merveilleusement organisée par M. Sarraut, réunit près de cent concurrents à la tête desquels se classe finalement M. Sorel sur de Dietrich et pneus Michelin.

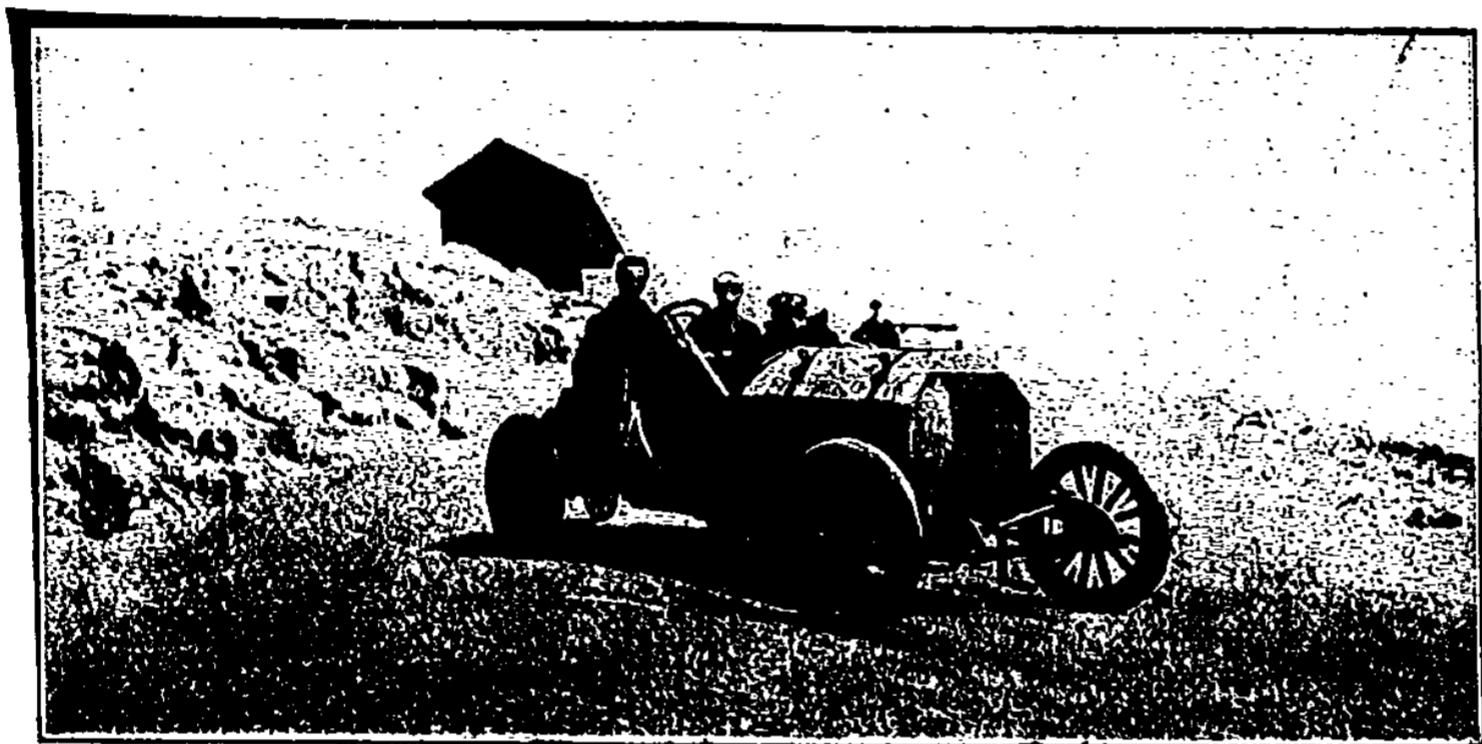
Tandis que l'Angleterre, après les Reliability trials, récompensera dans son concours de voiturettes les marques Wolseley, Siddeley et Swift, l'Italie proposera sur le Circuit de Brescia, la Coupe de M. le chevalier Florio et la compétition internationale, challenge d'une valeur de 50 000 francs, dont la propriété ne sera acquise qu'au bout de sept ans et par la maison qui l'aura gagnée le plus souvent. Les 500 kilomètres sont couverts dans le meilleur temps en 4 h. 46 m. 47 s, 2/5 (moyenne à l'heure, 105 km. 300), par Raggio (Itala), pneus Michelin, qui gagne en outre la Coupe Salemi (régularité), et la Coupe d'Italie (pour le premier aux 300 kilomètres).

En France *l'Auto* qui a défini le tricar :

Véhicule comportant trois roues (une motrice à l'arrière, deux directrices) et deux places situées, soit l'une derrière l'autre, soit côte à côte,

organise pour ces nouveaux engins une petite épreuve entre Mantes et Saint-Germain, dont triomphe aux expériences de vitesse, le tricar Bozier de Schweitzer.

Le Meeting de Provence précède le Mont-Ventoux. Collomb, sur Mors et pneus Michelin, bat sur le kilomètre et les 4 kilomètres en palier, Stead sur Mercedes et pneus Continental ; quant au record de l'ascension du Ventoux, il est abaissé à 19 m. 13 s. (67 km. 441), par Cagno sur Fiat (pneus



MONT VENTOUX
CAGNO SUR FIAT

Michelin); enfin Collomb, seul concurrent ayant pris part aux trois épreuves, gagne en outre le prix de régularité offert par le chronométrateur Hunziker. Au vélodrome du Parc-des-Princes, le quart de litre devenu demi-litre est gagné à la finale par Thomas sur motocyclette Alcyon, moteur Buchet, en 1 h. 10 m. 34 s. 1/5 (moyenne, 25 km. 026).

Convoqués par *l'Auto* à Château-Thierry, touristes et coureurs de vitesse gravissent la côte attendant à la ville qui vit naître le bon La Fontaine. Clifford Earp sur Napier fait le meilleur temps : le kilomètre en 38 s. 1/5. On se retrouve quinze jours après à Gaillon où le baron de Caters est premier des grosses voitures sans battre le record, et *dead-heat* du classement général avec Cissac (moto Peugeot). Albert Clément (Bayard-Clément) et Harriot (Darracq), sont également *dead-heat* et premiers des voitures légères. De même qu'à Château-Thierry, tou-

ristes et même poids lourds montrent leurs qualités sur cette rampe.

Entre temps, le *Journal de l'Automobile* a fait disputer le kilomètre et le mille en palier à Dourdan : Clifford Earp (Napier), Harriot (Darracq), De La Touloubre (Darracq), Guippone (moto Peugeot), Cissac (moto Peugeot), Gaubert (tricar Chanon), sont respectivement premiers de leurs catégories.

D'Amérique, nous arrivent les résultats de la Coupe Vanderbilt, à laquelle la France a décidé de ne plus prendre part ultérieurement : c'est la voiture Darracq, gagnante des Ardennes, qui triomphe, cette fois encore, menée par Hémery, accomplissant le Circuit en 4 h. 36 m. 8 s. Viennent ensuite : 2^e Heath (Panhard-Levassor); 3^e Tracy (Locomobile); 4^e Lancia (Fiat).

L'Automobile-Club de l'Oise, dans sa semaine de Compiègne, où l'on ne tient pas compte de la vitesse, attribue la médaille d'or offerte par *l'Auto* à Bardin (de Dion-Bouton), et met en valeur les endurantes qualités des marques Ariès, Hérald, Gladiator.

L'Auto institue la Coupe des voiturettes ; une journée est désorganisée par la malveillance d'un imbécile qui sème les clous sur la route. En présence de la situation, plutôt que d'annuler une seule journée de l'épreuve, l'Automobile-Club, cour suprême, annule la course ; à la veille du Salon et du concours de voitures de ville, organisé par l'A. C. F., la six-cylindres Dufaux (Suisse), prend à Rigoly (Gobron), le record du kilomètre lancé qu'elle effectue en 23 secondes, soit à 156 km. 522. Record officiel, mais qui n'est pas le meilleur temps accompli ! Marseille aura aussi son tiers de litre, grâce à *la Provence sportive*, actif journal, et les 500 mètres en côte ; puis, tandis que Joyeux, sur tricar Austral, fera le tour de France, et que Gachet, sur Lacoste et Battmann, établira un raid Paris-Bordeaux-Paris, Barriaux (Vulpès), battra sur le mille arrêté, en 4 m. 10 s. 4/5, le record de Harriot, soit 4 m. 43 s.

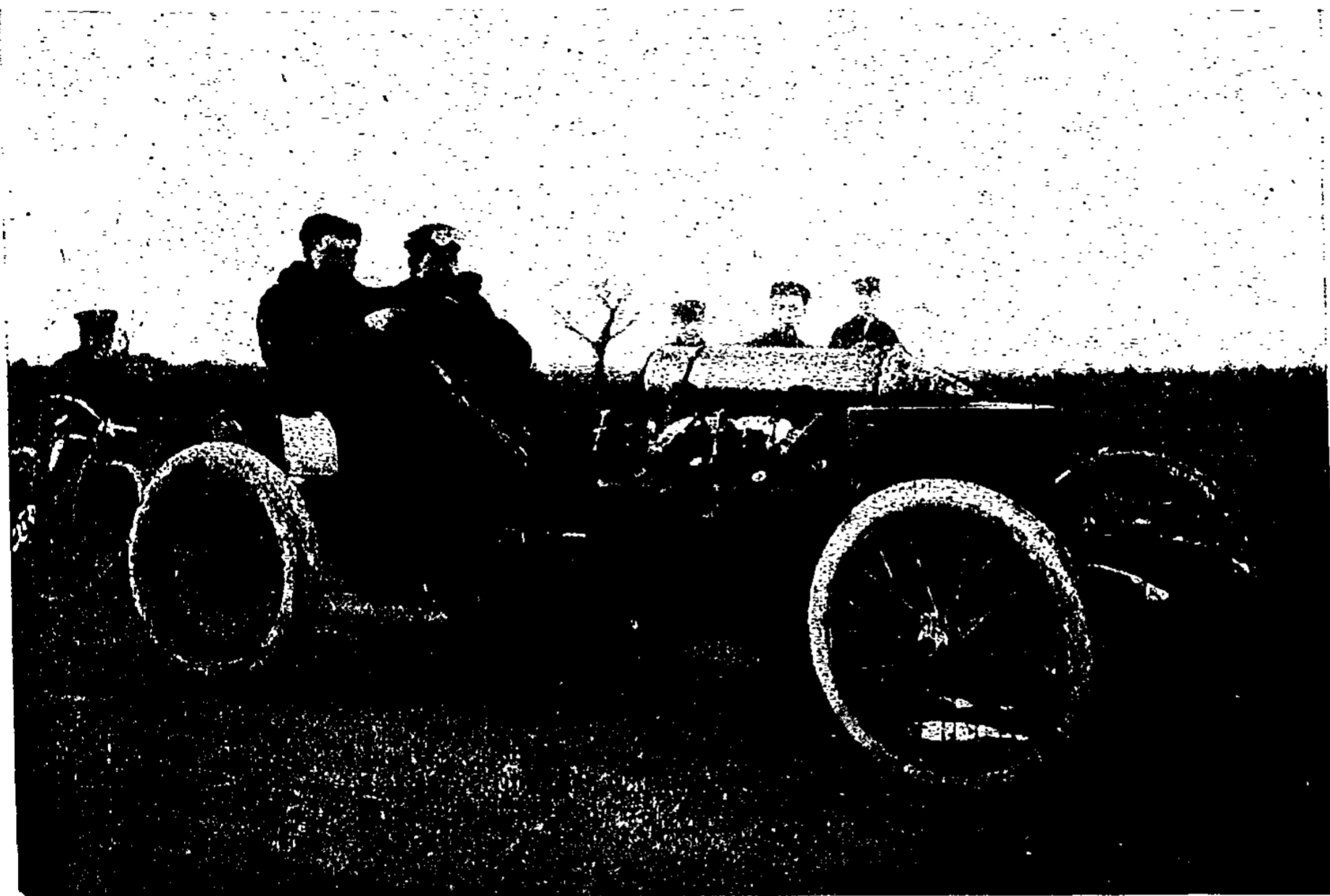
C'est, croyons-nous, à peu près tout pour 1905, si l'on ajoute à la liste déjà longue des performances accomplies cette information qui parvient en dernière heure de l'année admirable :

Hémery, sur voiture Darracq, vient de courir le kilomètre lancé en 20 s. 3/5, réalisant la vitesse fantastique de 174 km. 757 à l'heure.

Imagine-t-on ce que peut être cette effroyable allure de 50 mètres à la seconde ? Ce n'est autre chose que celle des ouragans qui renversent arbres

et maisons, celle des vents et tempêtes qui exercent la pression formidable de 300 kilogrammes par mètre carré de surface !!!

Cette performance avec la huit-cylindres Darracq de 200 chevaux fut accomplie à la deuxième tentative sur la route classique de la Crau entre Salon et Arles, bornes 50 à 49, qui entrent de ce chef dans le domaine de



HÉMERY SUR DARRACQ 200 HP. HUIT CVLINDRES
AYANT COUVERT LE KILOMÈTRE LANCÉ EN 20' 3/5

l'histoire! Pesée en présence de deux chronomètres officiels, la voiture accusa 990 kilogrammes. Le 200 à l'heure va bientôt être atteint!

L'Académie des sports

Tous les sports avaient depuis longtemps leurs pouvoirs dirigeants : véritables ministères, ruches affairées où se solutionnent avec les questions théoriques les problèmes d'intérêts commerciaux et industriels.

Il manquait toutefois une « Compagnie » suprême, pouvant discuter des affaires d'ordre général, donner son opinion dans les controverses élevées, qui passionnent le public, ou désigner les lauréats de prix spéciaux

créés par des Mécènes à l'intention des grands esprits, des hommes de bien, des littérateurs ou « scientifiques » les plus méritants.

L'Auto s'aperçut de cette lacune et songea aussitôt à conférer l'immortalité à quarante personnes dignes de cet avantage.

Des cent noms proposés au plébiscite de ses lecteurs sur lesquels se répartirent plus de neuf mille suffrages, il en fut retenu vingt, les premiers vingt ayant obtenu le plus grand nombre de voix, qui, réunis en assemblée



M. LE PRINCE PIERRE D'ARENBERG

constitutive à l'Automobile-Club de France, le 18 mai 1905, décidèrent le choix de leur vingt autres collègues, constituèrent un bureau, rédigèrent les statuts de l'assemblée, qui se divisa en trois sections. L'aréopage se trouva composé de la façon suivante :

Président : prince Pierre d'Arenberg; *vice-président* : Paul Adam; *secrétaires* : Pierre Lafitte, Frantz Reichel; *trésorier* : baron Henri de Rothschild; *conseillers* : commandant Renard, Marius Dubonnet, *trésorier-adjoint*.

Première section (sports athlétiques); *président* : Hugues le Roux; *vice-président* : J. Liouville; *membres* : Paul Adam, A. Ballif, Victor Breyer, marquis de Chasseloup-Laubat, baron Pierre de Coubertin, Henri Desgrange, Marius Dubonnet, Etienne Giraud, vicomte L. de Jauzé, Pierre Lafitte, D. Mérillon, Docteur Léon Petit, Frantz Reichel, J. Joseph Renaud.

Deuxième section (sports mécaniques); *président* : H. Menier; *vice-président* : comte de La Vaulx; *membres* : Léon Bollée, Brasier, comte Castillon de Saint-Victor, Henri Deutsch de la Meurthe, marquis de Dion, duc Decazes, J. Balsan, E. Mors, baron H. de Rothschild, G. Rives, commandant Renard, Serpollet, comte de Vogüé.

Troisième section (sports hippiques et cynégétiques); *président* : prince Murat; *vice-président* : M. Edmond Blanc; *membres* : prince Pierre d'Arenberg, comte de l'Aigle, duc de Brissac, comte de Cossé-Brissac, comte Clary, comte de Comminges, baron Du Teil de Havelt.

L'œuvre de l'Académie ne sera pas vaine et dans les nombreuses séances qu'elle tiendra au cours de l'année, bien des projets d'avenir seront élaborés. Le 29 mai 1906, l'assemblée établira le règlement d'un concours d'ou-

vrages intéressant le sport. M. Deutsch de la Meurthe, M. Pierre Lafitte, M. le prince Murat, dotent généreusement ces concours de prix en espèces qui seront attribués, dans les premiers jours de l'année 1907, aux auteurs des œuvres que la docte compagnie aura jugées dignes d'être couronnées par elle.

L'Association des journalistes sportifs. — La presse en 1905

Nous vivons en 1905, à une époque où l'association sous ses diverses formes est très en faveur. Les journalistes spécialisés dans les « sports » en général ont sous les yeux les instructifs exemples des grandes associations de presse, et méditent à leur tour de connaître les bienfaits de la « mutuelle ». Grâce à l'initiative de MM. Victor Breyer et Marcel Violette, une « association d'assistance mutuelle et de défense professionnelle » est projetée. Cette idée remporte un vif succès dans les milieux intéressés, surtout lorsqu'on apprend que M. Pierre-Baudin, l'éminent homme d'État, ancien ministre des travaux publics, député de l'Ain et membre du comité de l'Association des journalistes parisiens, accepte la présidence effective de ce groupement.



M. PIERRE BAUDIN.

L'association est constituée en mars 1905, compte une cinquantaine d'adhérents, et prospère depuis lors, grâce aux généreux dons provenant des habitués Mécènes du sport.

Les journalistes s'unissent; les journaux se multiplient : certes les anciennes publications : *Le Chauffeur* (ex *Technologiste*) paraît toujours sous l'active direction de Mme Lockert; *la Locomotion automobile* demeure la doyenne appréciée des publications spéciales; sa cadette, *la France automobile* ne cesse de présenter un vif intérêt; *la Vie automobile* poursuit sa glorieuse carrière, sous la direction de M. Pol Ravigneaux, complétée par un supplément mensuel *la Technique automobile*; cependant que M. Baudry de Saunier commence la publication d'*Omnia*, éclectique heb-

domadaire. *L'Automobile* de M. G. Sencier ne cesse d'être la plus luxueusement imprimée des publications de ce genre, cependant qu'une revue mensuelle spécialisée dans la jurisprudence sportive, *Lois et Sports*, voit le jour dans les meilleures conditions, sous l'avisée direction de M. Christophe, président honoraire de tribunal civil. Le comte Mortimer-Megret, modifie et augmente son utile *Pratique automobile* ; *la Vie au grand air*, *Armes et Sports*, se disputent les plus saillantes actualités photographiques, rivalisant de rapidité dans la confection de leurs numéros. Et ces nombreuses publications ne manquent pas de lecteurs.

Si le *Journal de l'automobile ex Vélo*, agonise lentement, les *Sports* se spécialisent dans le sport hippique.

Enfin *l'Auto*, grand régulateur de l'opinion publique, et dont l'extension est en rapport direct avec l'essor de l'automobilisme, plane au-dessus des arènes de la lutte, hors concours !

L'Exposition des petits inventeurs

Grâce à *l'Auto*, les modestes et les méconnus, les obscurs petits inventeurs peuvent donner libre cours à leurs imaginations ; l'actif journal, véritable « ruche aux idées », organise pour eux, une exposition économique, 50 centimes le mètre carré, dans le hall de la Grande-Roue. Et la foule vient en masse visiter ces stands amusants, pittoresques, causer avec ces idéalistes dont certains ont d'excellents projets, si d'autres planent en de nébuleux rêves. Il en résulte du bien pour tous ; des courages stimulés ; des bénédictions aux organisateurs.

La question des garages

Il est essayé de tout et de tout pour créer des embarras à l'industrie si florissante de l'automobile : voici qu'on incrimine des garages parisiens d'être des établissements insalubres et dangereux, sous prétexte que l'acétylène dégage une odeur importune ; que les émanations des accumulateurs sont nuisibles et que l'essence est redoutable, à raison de son caractère essentiellement inflammable.

M. Paul Adam, chef de bureau à la préfecture de police (service des établissements classés), a, sur cette question, rédigé un long rapport qui conclut au classement de certains garages qui n'étaient pas classés et à

l'aggravation du classement de certains autres qui bénéficiaient d'un classement avantageux.

Les intéressés s'effrayent, demandent à *l'Auto* son appui. M. Paul Adam a la courtoisie de venir assister à une réunion contradictoire, et rassure, dans une certaine mesure, les propriétaires des établissements où se manipulent et se débitent les « hydrocarbures ».

Au bout d'un an, interviendra une circulaire de M. Doumergue, ministre du commerce, de l'industrie et du travail, qui fixera dans une sage mesure l'importance des approvisionnements d'essence, tolérés pour chaque catégorie de garage que l'administration classera selon les termes d'une loi qui remonte à 1873.

La Ligue des chauffeurs

Cette ligue n'est pas une ligue de frondeurs : elle compte dans son comité de paisibles hommes de loi, de graves magistrats : son but est de protéger ses adhérents contre « les erreurs judiciaires ». M. Henri Desgrange, qui en est le promoteur, en accepte provisoirement la présidence et la contravention imméritée, passe de mauvais quarts-d'heure dans les bureaux de la Ligue, voire même à l'audience du tribunal.

Les Salons à l'étranger et en France

L'activité industrielle se révèle dans tous les pays limitrophes de la France par l'organisation de nombreuses expositions spéciales de la locomotion moderne, où l'automobilisme occupe naturellement la place prépondérante.

La société des « Manufacturers and Traders » ouvre, vers le 15 février, son Salon à l'Olympia, que visitent de nombreux sportsmen, et au lendemain de la clôture éclate, dans le quartier sportif de Londres, un grand incendie qui détruit pas mal de voitures Ariel, Mercédès, de carrosseries Morgan, ce qui n'empêche pas ces marques d'exposer à nouveau, le 18 mars, à l'Agricultural Hall.

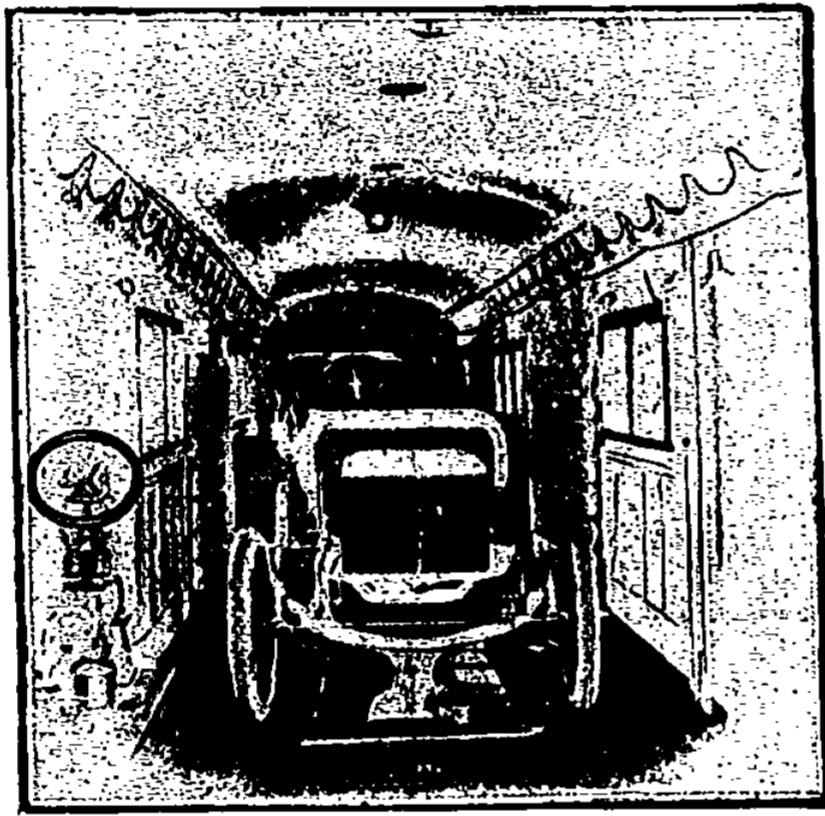
L'Allemagne, qui médite l'édification d'un Palais des sports, a aussi son huitième Salon à Berlin en septembre, et Leipzig suit les traces de la capitale, en octobre, ouvrant son Palais de Cristal aux automobiles.

La Belgique fête le cinquantenaire de sa libération par une exposition

universelle à Liège : les sports y ont leur large place et ses congrès, sous le patronage du gouvernement, se tiennent dans cette ville : le deuxième Congrès du pétrole et aussi le quatrième Congrès de l'acétylène présidé par MM. Berthelot, Moissan, le général Sebert.

Madrid va avoir son Salon, Bordeaux a eu le sien, Turin organise sa deuxième manifestation ; jusqu'à la Suisse, qui, du 29 avril au 1^{er} mai, se fait autophile et ouvre le bâtiment électoral à l'industrie de l'automobile et du cycle.

Enfin l'apothéose se voit en France, au Grand-Palais, encore que l'Angleterre ait voulu nous devancer en faisant son exposition de 1906... en novembre 1905.



UN STAND DANS UN WAGON
INVENTION AMÉRICAINE
(*La Pratique automobile*)

C'est une admirable consécration des progrès de notre industrie nationale, présentée dans un cadre artistique et luxueux. On s'accorde à déclarer que si M. G. Rives, le commissaire général, a fait des merveilles, les exposants ont rivalisé d'efforts pour assurer au contenant un contenu digne de lui. Parmi les innovations précieuses de cette fin d'année synthétisée au pied d'une coupole, on signalera le service régulier d'omnibus automobiles Peugeot, Bayard-Clément, Delahaye, Krieger, Turgan, Serpollet, Eug. Brillié, etc., qui fonctionne entre la Bourse

et le Grand-Palais et qui influencera utilement la Compagnie générale des omnibus de Paris, sur le point d'expérimenter avec des châssis Eugène Brillié (Société des ateliers Schneider et C^{ie}) la substitution, sur certaines lignes, de la traction mécanique à la traction animale.

Le poids lourd a d'ailleurs sa section spéciale aux Serres de la Ville avec les canots automobiles et les machines-outils. Le public en considère avec intérêt les constants progrès particulièrement popularisés par les concours de véhicules industriels du mois d'août.

Avec le Salon de 1905, s'achève l'année sportive. Déjà sont ébauchés bien des projets ; déjà sont examinées de nombreuses questions intéressant le programme de l'année suivante. L'Automobile-Club a décidé de con-

férent à la Commission des concours la rédaction du calendrier sportif de l'année, qu'établissait précédemment *l'Auto*.

L'année qui va s'ouvrir ne le cédera en rien, comme importance, à celle qui s'achève.

**Premier congrès international de tourisme
et de circulation automobile sur route**

Le développement considérable pris au cours de quelques années par la locomotion automobile, l'intensité toujours croissante de la circulation, imposaient la recherche des moyens susceptibles de favoriser le tourisme en rendant les voyages sur route faciles et agréables.

Dans le but d'étudier les questions et de résoudre les difficultés résultant des applications toujours plus nombreuses de l'automobile, la Commission exécutive du Salon de 1905, selon le mandat à elle confié par l'Automobile-Club de France et les chambres syndicales, décida d'organiser, au cours de l'exposition, du 11 au 16 décembre, un congrès international de tourisme, qui devait se tenir au Grand-Palais des Champs-Élysées.

Par une lettre circulaire, datée du 16 octobre, le comité d'organisation invitait les personnalités de tous les pays qui étaient favorables au développement de l'automobile, à assister au congrès.

Ce congrès se mettait sous le haut patronage du président de la République, alors M. Loubet. Quant au comité de patronage, il comptait presque tous les préfets de départements, les présidents d'automobiles-clubs de province, des présidents de syndicats, et un très grand nombre d'ingénieurs en chef des ponts et chaussées.

Le bureau était ainsi constitué :

Présidents d'honneur : MM. le baron de Zuylen, marquis de Dion et Ballif; président du comité d'organisation : M. Rives; président du congrès : M. Loreau; trésorier : M. Lehideux-Vernimmen; secrétaires généraux : MM. Auscher, Perrigot et Lumet.

De plus, les questions à étudier étaient réparties en quatre classes, et les sections qui devaient les résoudre étaient présidées par MM. le prince d'Arenberg, Auscher, Chaix, Perrigot, Berge, etc.

Un tel comité de patronage et d'organisation, devait fatalement assurer au congrès le plus grand succès. Mais ce qui contribua encore à lui donner de l'éclat fut la date choisie, car à cette époque, qui est celle du Salon

de l'automobile, tout ce qui a un nom dans l'automobile de tous les pays se donne rendez-vous au Grand-Palais qui devient la véritable foire du monde. Aussi, à aucune autre date, ce congrès ne risquait-il d'être aussi bien un véritable congrès international.

Les discussions du congrès se portèrent sur les questions suivantes :

La vulgarisation et les sociétés d'encouragement, les automobiles-clubs, les sociétés coopératives. M. Iwan Imbert fit à ce propos un rapport très juste sur le rôle des automobiles-clubs de province au point de vue touriste. M. le prince d'Arenberg parla du calendrier sportif, M. Georges Lumet de l'organisation des concours; M. Kellner, dont chacun apprécia la compétence en la matière, fit un rapport très détaillé sur la carrosserie du touriste. Il faut encore noter le rapport des plus documentés de M. Ferrus sur la question importante du service de transports automobiles, dans les régions de tourisme; celui de M. Bencker, sur le rôle des syndicats d'initiative dans le développement du tourisme automobile.

Après une assemblée générale le jour de la clôture, le congrès fut dissous. Il est à souhaiter que chaque année en voie le renouvellement pour le plus grand bien de l'industrie et du sport automobile.

L'Exposition internationale de l'automobile et des sports en 1908

Après l'Exposition de 1900, les déboires dont avaient été abreuvés organisateurs et exposants avaient fait dire à tout le monde que l'ère des expositions universelles était définitivement close.

Cependant, dès 1901, quelques optimistes incurables parlèrent de projets d'expositions partielles et spéciales. L'automobile était devenue alors l'industrie la plus florissante du monde. Ce fut donc à elle que l'on songea tout d'abord pour donner sous la forme d'une manifestation internationale une preuve de plus de sa prospérité.

Toutefois, sa formule étant un peu restreinte, on adjoignit à l'automobile, tous les sports qui sont l'activité développant la vie physique.

Le 26 mai 1903, M. Gervais, député de la Seine, déposait une proposition de loi ainsi conçue :

ARTICLE UNIQUE. — Le gouvernement est invité à préparer l'institution d'une Exposition internationale particulière des sciences et des arts appliqués à l'automobilisme et à tous les sports en général.

Un an plus tard, la Chambre adoptait ce projet avec une adjonction portant que cette Exposition aurait lieu à Paris en 1907.

Mais le conseil municipal de Paris opposa aux commissions désignées pour examiner le projet, une décision prise par lui, aux termes de laquelle, le Champ-de-Mars, seul emplacement intéressant et pratique, ne pouvait plus être accordé aux organisateurs de la future exposition.

De ce manque d'entente résulta une remise à une date ultérieure du projet. Après avoir fixé la date de 1907, on renvoya à 1908. Il est à craindre que l'Exposition des sports n'ait pas lieu, de longtemps!

La commission interministérielle

A la suite d'une malheureuse collision entre un fiacre et une voiture automobile qui avait été fatale à M. Juttet, chef du cabinet du ministre du commerce, M. Gomot, sénateur du Puy-de-Dôme, avait déclaré vouloir poser une « question » au gouvernement sur les mesures qu'il comptait prendre afin d'éviter le retour de semblables accidents.

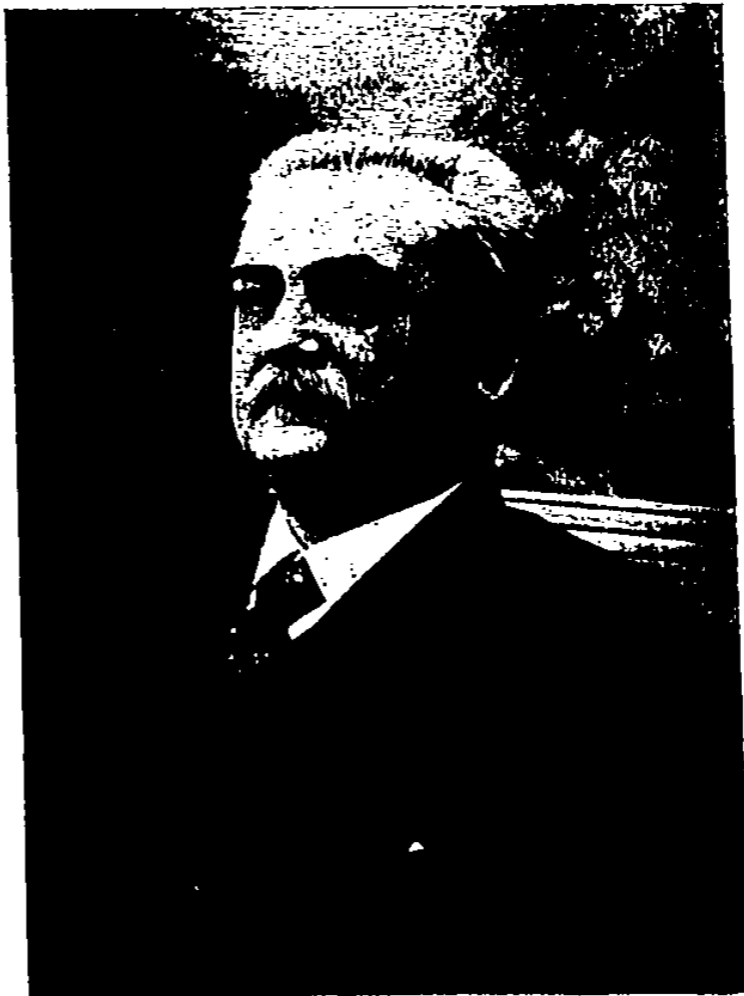
Pour prévenir un débat inutile et qui aurait pu dégénérer, le 12 octobre 1905, M. Étienne, ministre de l'intérieur, constituait une commission interministérielle¹ chargée d'examiner les questions suivantes :

1° Fixation d'un minimum d'âge pour les conducteurs ;

2° Détermination de conditions de moralité ;

3° Immatriculation de tous les véhicules par un procédé immuable et plus apparent, ne pouvant subir ni altération ni modification ;

4° Recherche, entre autres solutions, s'il est possible de munir les véhicules d'un appareil indicateur de la vitesse, de supprimer les trompes d'avertissement et d'assurer la vérification des freins à des intervalles déterminés.



M. ÉTIENNE

1. Composition de la Commission : M. Olivier Saincère, conseiller d'État, président; M. Bruman, conseiller d'État, directeur de l'administration départementale et communale au ministère de l'intérieur; M. Cavard, directeur de la sûreté générale au ministère de l'intérieur; M. Laurent, secrétaire général de la préfecture de police; M. Chargeraud, conseiller d'État, directeur des routes, de la navigation et des mines, au ministère des travaux publics; M. Worms de Romilly, inspecteur général des mines, président de la commission centrale des machines à vapeur; M. Walckenaer, ingénieur en chef des mines; M. Saint-Aubin, directeur des affaires criminelles et des grâces au ministère de la justice. Adjoins à la commission à titre de secré-

Les intéressés s'émurent. A la vérité leurs inquiétudes se justifiaient dans une certaine mesure, car on remarquait que la commission interministérielle n'était pour ainsi dire composée que de fonctionnaires, et qu'on avait négligé d'y introduire, comme l'espérait la Société d'encouragement, des personnes compétentes, telles que le marquis de Dion, M. Darracq, dont les noms avaient été mis en avant.

Ces inquiétudes, toutefois, se calmèrent lorsqu'on vit à l'œuvre la Commission-épouvantail.

Il apparut certain, dès ses premières réunions, que ses travaux se limiteraient à l'examen de questions de détail, dont la solution ne pouvait, en aucune façon, influencer fâcheusement le développement de l'industrie et la liberté de l'automobiliste.

Son existence eut même pour heureux effet d'attirer l'attention des pouvoirs sur le favoritisme, dont bénéficiaient, en matière de voirie, tous les usagers de la route... qui n'utilisent point la locomotion mécanique.

Il en résulta finalement un rapport établi par les soins de M. Walckenaer qui mit en valeur certaines inconséquences, mais semble jusqu'à présent n'avoir obtenu auprès des pouvoirs publics qu'un succès... d'estime.

L'évolution automobiliste en France

Rapport de M. Hennequin

A la fin de l'année, M. Hennequin, membre de la commission extra-parlementaire de la commission des automobiles, publiait un long rapport de statistique raisonnée sur l'évolution industrielle et sportive de l'industrie nouvelle qui restera un monument précieux de sûre documentation. Semblable travail ne pouvait être effectué que par une personnalité très au courant de la question en général, fort perspicace ensuite et acharnée aussi à la recherche du document.

Cette statistique donna des aperçus intéressants et curieux sur la nature du développement de l'automobilisme.

Tout d'abord, ce furent ces chiffres édifiants relatifs au nombre sans cesse croissant des propriétaires d'automobiles en France :

taires : M. Hennequin, chef du bureau de la police administrative au ministère de l'intérieur ; M. Carcassonne, chef du bureau des routes au ministère des travaux publics ; M. Combalat, chef adjoint du cabinet du ministre de l'intérieur, secrétaire adjoint.

1900.	2 997	soit	73,2	p. 100	en plus de l'année précédente.
1901.	5 386	—	85,9	—	—
1902.	9 207	—	70,9	—	—
1903.	12 984	—	41	—	—
1904.	17 107	—	31,7	—	—
1905.	21 524	—	25,8	—	—

Ainsi, constate M. Hennequin, chaque année, non seulement le nombre des voitures automobiles a augmenté, mais encore l'accroissement annuel a sans cesse été plus élevé. Si à dater de 1903, où se produit, une certaine dépression, celle-ci est, l'indice d'un phénomène intéressant que révèle d'une manière indiscutable la statistique des automobiles classées suivant leur *destination*.

L'éminent statisticien fait alors ressortir, chiffres à l'appui, l'importance réciproque du nombre d'automobiles de luxe et d'automobiles utilitaires, c'est-à-dire employées par diverses personnes pour l'exercice de leurs professions.

Tandis qu'en 1899, sur cent voitures automobiles, quatorze seulement sont utilisées « professionnellement », nous en trouvons dix-huit sur cent l'année suivante. Il y en aura vingt-trois en 1903, et enfin, en 1905, le tiers des véhicules automobiles circulant dans Paris sera affecté à des services utilitaires par leurs propriétaires, portant ainsi un coup sérieux à la traction hippique, acclimatant la mécanique dans des milieux « où l'on compte » et où, jusqu'alors, on n'accordait qu'une confiance restreinte à tout ce qui n'était pas le moteur animal!

M. Méline, dans son ouvrage *le Retour à la terre et la Surproduction universelle*, parlant de l'automobilisme et de son « prodigieux développement », écrit :

Si florissante que soit cette industrie, ce serait une grande illusion de croire qu'elle va continuer sa marche ascendante. La clientèle automobile est servie pour quelques années et il est évident que la période de grande fabrication ne tardera pas à être close.

Erreur! établit dans sa conclusion, M. Hennequin. Il dit :

Le nombre de personnes capables d'acquérir une voiture automobile au prix minimum actuel de 5 ou 6 000 francs et qui s'abaissera sans doute encore dans l'avenir, est considérable. Pour apprécier approximativement la clientèle future, il ne faudrait pas, en effet, se borner à faire entrer seulement en ligne de compte les cinquante mille personnes dont la fortune atteint au moins 500 000 francs¹ mais, y ajouter celles qui, quelle que soit,

1. D'après une toute récente statistique insérée au *Bulletin de statistique et de législation comparée du ministère des finances* (août 1905) et relative aux successions déclarées en 1904,

leur fortune consolidée, retirent de leur industrie, de leur commerce ou de leurs professions des revenus abondants; et en opérant ainsi, il ne serait pas impossible que le recrutement de la clientèle automobile pût s'opérer dans un groupe de cent quarante mille ou de cent cinquante mille contribuables!

Mais où M. Hennequin se révèle bon prophète, c'est lorsque, abordant la question de l'automobilisme industriel, il émet cette opinion :

Et d'ailleurs, l'automobilisme ne se réduit pas à la question qui a fait l'objet de notre étude; il embrasse bien autre chose que les moyens de transport employés par les particuliers pour leur agrément, pour leur utilité ou pour leur profession. Il englobe la traction sur terre et sur eau. Le transport des marchandises, aussi bien que des personnes, si bien qu'à ce point de vue, il a un champ d'application sans limites et qui n'est pour ainsi dire pas encore exploité.

Rien n'est plus juste et jamais pronostic ne fut mieux fondé. La succession d'événements très proches nous le démontrera surabondamment.

on déduirait de l'annuité successorale comprenant l'actif et en appliquant le multiplicateur de survie de 34, un nombre de près de 41 000 personnes environ pouvant posséder une fortune d'au moins 500 000 francs. A ce nombre, il faudrait encore ajouter celui des donations entre vifs.

SIXIÈME PARTIE

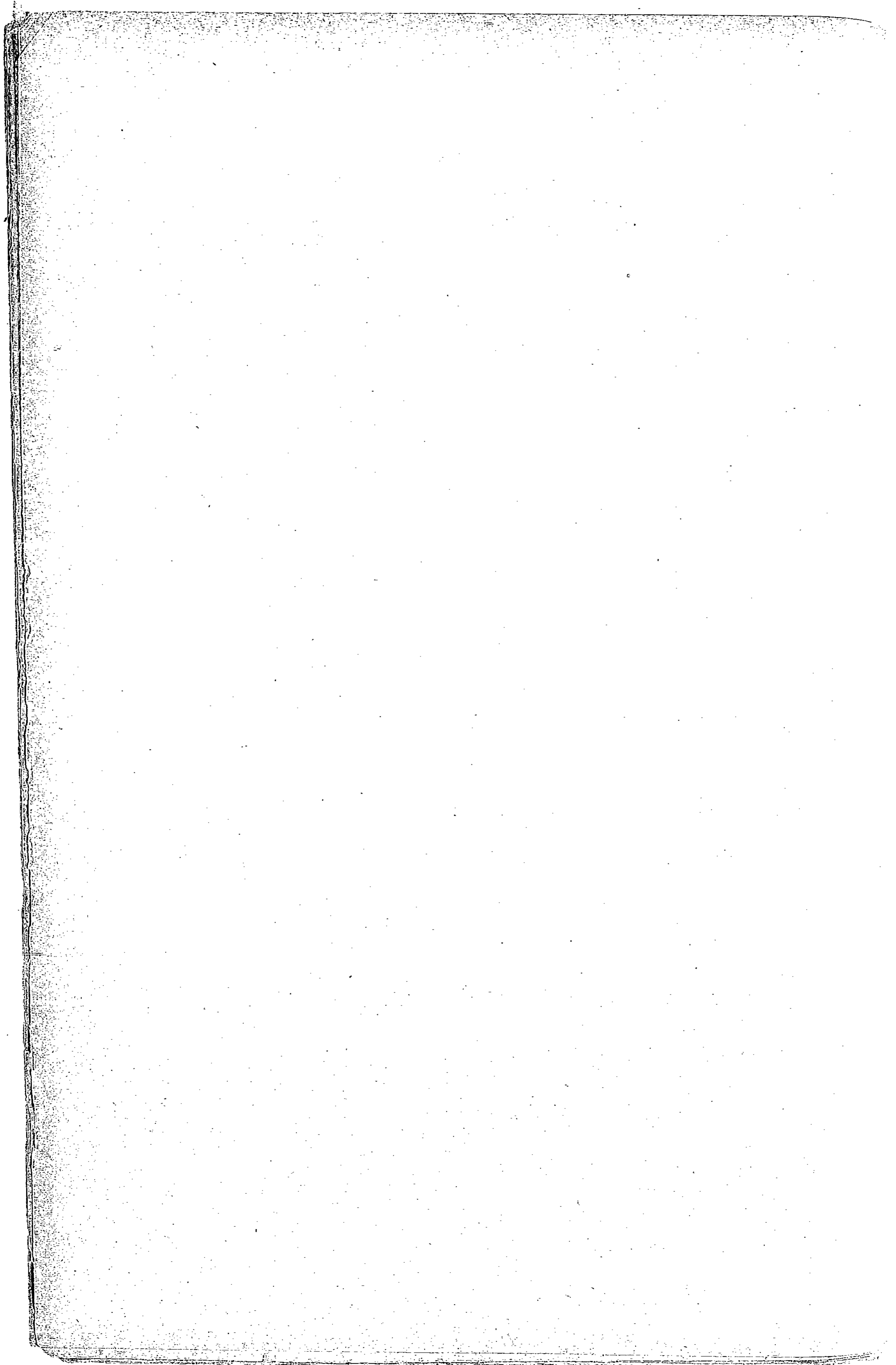
La Vitesse et le Tourisme

Deux cents kilomètres à l'heure.

Le Grand Prix de l'Automobile Club de France.

Les Épreuves de tourisme et d'endurance.

**Vers l'avenir. — L'orientation
sportive et industrielle.**



HISTOIRE DE L'AUTOMOBILE

LES RENAULT



LOUIS RENAULT



FERNAND RENAULT

CHAPITRE XXXII

Le Grand-Prix de l'Automobile-Club de France (1906)

Apothéose de la vitesse. — Le 200 à l'heure dépassé. — Les courses de l'année. — Autres épreuves : Le Circuit des Ardennes. — La Coupe Vanderbilt. — Courses de côte. — La Coupe du bandage. — Le Grand-Prix de l'Automobile-Club de France. — Choix de l'itinéraire. — Le Circuit de la Sarthe. — L'organisation du Circuit. — Les tribunes à Pont-de-Gennes. — Les concurrents. — La première journée : Victoire de Sizsz, sur Renault frères. — La seconde journée. — Triomphe de la marque Renault frères et du pneu Michelin. — Le classement définitif.

Apothéose de la vitesse : Le 200 à l'heure dépassé. — Les courses de l'année

L'ANNÉE, au point de vue « vitesse », s'ouvre par un coup de théâtre. Les 200 kilomètres à l'heure sont atteints, même dépassés, cela pendant 28 s. $\frac{1}{5}$ sans doute, mais il n'en est pas moins vrai qu'un véhicule mécanique dirigé par un être humain, a roulé sur la distance de 1 609 mètres à l'allure de 57 mètres par seconde !

Ce record stupéfiant appartient à Mariott sur voiture à vapeur Stanley. Il est établi au meeting de Floride pendant l'épreuve du mille. Coïncidence curieuse, alors que le cap des 100 kilomètres à l'heure avait été doublé pour la première fois par une voiture à vapeur Serpollet, c'est encore une voiture à vapeur, américaine cette fois, qui franchissait la limite des 200 kilomètres.

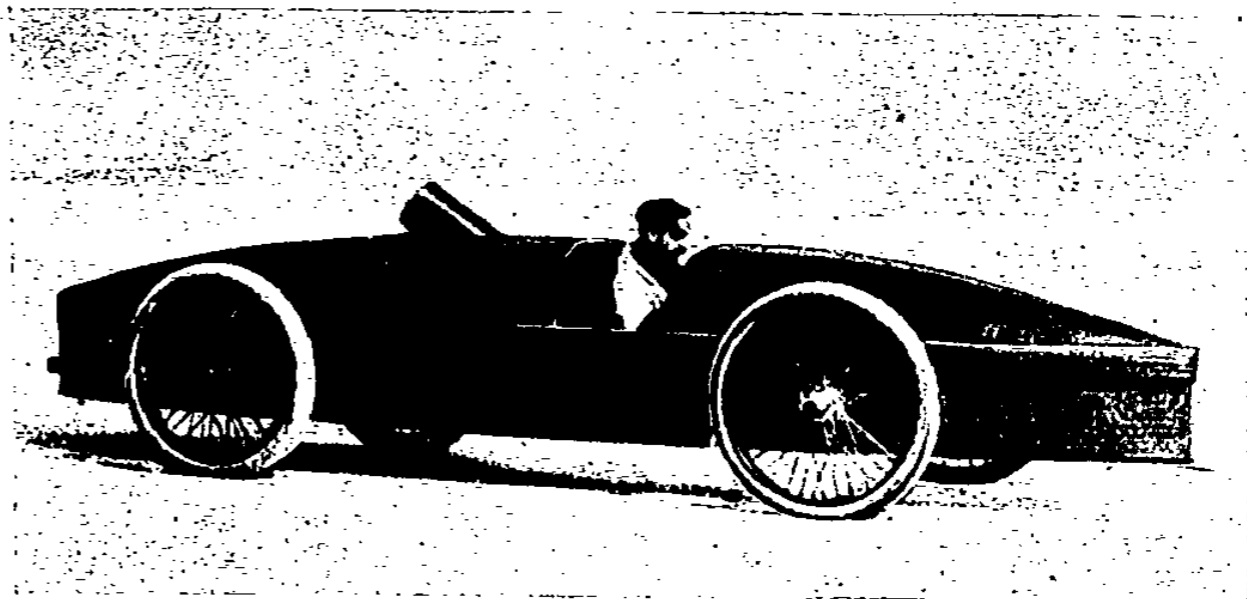
D'autre part, Demogeot, mécanicien d'Hémery, avec la puissante huit-cylindres 200-chevaux Darracq, enlève le trophée des deux milles, couvrant la distance (3 218 mètres) en l'espace de 58 s. $\frac{4}{5}$, ce qui représente 197 km. 06 à l'heure.

On demeure stupéfait en présence de semblables résultats, et la performance d'Earp sur Napier, gagnant les 100 milles à 127 km. 575 à l'heure, paraît bien insignifiante à côté de ces vitesses fantastiques de Demogeot et de Mariott ! Où nous arrêterons-nous ?

Ces concurrents s'en vont à la Havane, et, le 12 février, effectuent quatre tours d'un très mauvais Circuit, soit 350 kilomètres : Demogeot (Darracq), 96 kilomètres à l'heure, Bernin (Renault), Lancia (Fiat), Cedrino (Fiat), se classent dans cet ordre.

Après avoir signalé la Coupe du roi de Mysore, triplement gagnée à Bombay par des voitures Brasier, Fiat et de Dietrich qui font *dead-heat*, phénomène assez rare, revenons en Europe et passons rapidement sur les événements sportifs de l'année : le Concours de côte de Toulon ; le petit Critérium pour motocyclettes et voiturettes, basé sur la régularité de

marche, gagné par la motocyclette Griffon et la voiturette Grégoire. Le record du tiers de litre porté à 91 km. 665 de moyenne, sur 100 kilomètres par Thomas (Alcyon). Le Concours de bandages en Angleterre, qui se résume à un *walck over* du pneu



VOITURE A VAPEUR AMÉRICAINE STANLEY
QUI DÉTIENT LE RECORD DU MILLE À LA VITESSE DE 205 KM. À L'HEURE

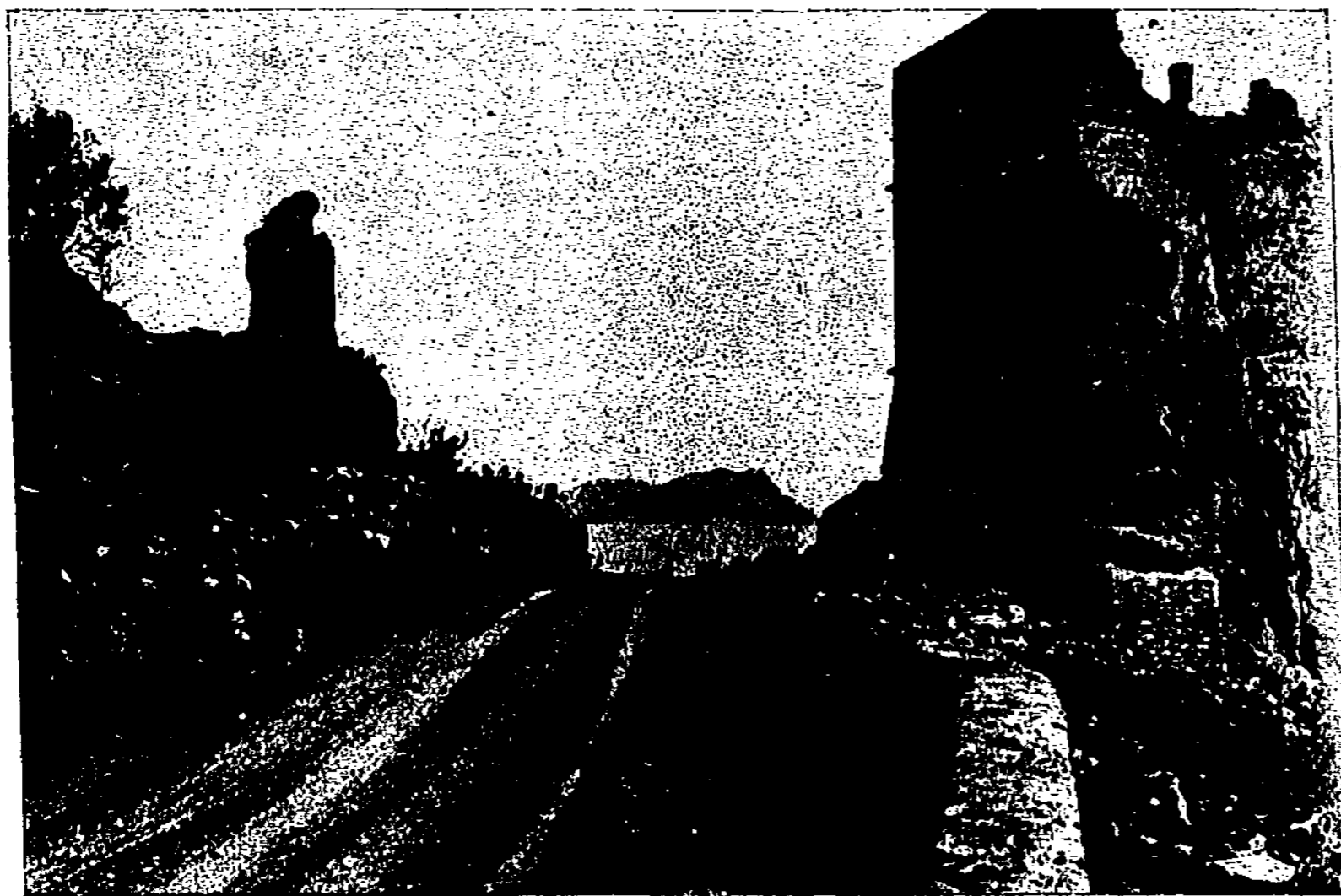
Collin ; le Concours de roues élastiques de *l'Auto* qui met en valeur l'intéressante roue Edmond-Lévi ; le Tiers de litre, à Marseille, gagné par Thomas (Alcyon) ; la Coupe Hydra, qui va être affectée à des voiturettes.

L'Italie, grâce à l'initiative du chevalier Florio, organise tant bien que mal la Targa sicilienne au sud de Palerme, course de vitesse pour voitures de tourisme de 20 000 francs au maximum. Le classement est : 1. Cagno (Itala), 46 km. 532 de moyenne ; 2. Graziani (Itala) ; 3. Bablot (Berliet) ; 4. Rigal (Itala) ; 5. De Caters (Itala) ; 6. Le Blon (Hotchkiss). La grève des marins à Gênes a empêché bien des voitures françaises d'arriver à temps. Se dispute ensuite, la Coupe d'Or de Milan, vaste circuit par Turin, Gênes, Rome, Trévise, Brescia, à raison de 400 kilomètres par jour dont triomphe Lancia sur Fiat et pneus Michelin. Ce sera fini pour l'Italie, dont les autres épreuves, la course de côte du mont Cenis et le Circuit de Brescia seront « déconseillées » par le gouvernement.

La Coupe Rochet-Schneider, courue sur le mémorable Circuit d'Au-

vergne, au cours de laquelle on tient compte de la régularité de marche de la vitesse en côte, de la consommation et des prix de châssis, est encore gagnée par Louis Perret (Peugeot).

Précédemment, la marque Berliet, qui détient le record de la consommation (9 litres pour 100 kilomètres, couverts sur la route d'Arles à Salon par une 16-22 chevaux à 74 kilomètres de moyenne), a gagné les 500 mètres



TARGA FLORIO

UNE DESCENTE PRÈS DE TERMINI

en côte organisés par le journal marseillais *la Provence sportive*. Ensuite, plusieurs motocyclettes, tricars et voiturettes, effectuent un Tour de France, dans lequel le tricar Austral se couvre de gloire; M. Rudholph Stoss (voiture Horch 20 chevaux), remporte la Coupe Herkommer; organisé par l'A. C. du Nord et *l'Auto*, un concours de véhicules industriels entre Paris et Tourcoing remporte un vif succès et s'achève brillamment pour l'avant-train Latil, Brillié, de Dion-Bouton, Bayard-Clément, etc. Des réclamations parviennent de Bohême contre la victoire de Nikodem (moto Puch), dans la Coupe internationale du Motorcycle-Club (250 kilomètres en 3 h. 13 m. 45 s. 3/5).

Voici le meeting d'Ostende où sur le kilomètre lancé, s'effectuent ces belles vitesses: Voitures légères moins de 650 kilogrammes, Huntley (Dar-

racq), 26 s. $\frac{2}{5}$ = 136 kilomètres de moyenne; voitures de moins de 1000 kilogrammes, Guinness (Darracq), 19 s. = 189 km. 474 de moyenne.

Au meeting de Boulogne, la Coupe de Caters (500 mètres en côte) échoit à Wagner (Darracq), 17 s. $\frac{3}{5}$, que suit Cecil Edge, sur Napier; la Coupe du roi Léopold II est gagnée par Franchomme (Darracq).

Décidément, Darracq triomphe de toutes les épreuves de pure vitesse!

Au Critérium de régularité de Belgique, sont classés premiers dans leurs catégories respectives, Hauvast (Pipe et pneus Michelin), Rigoly (Gobron), Fischer (Vivinus), Coquard (Ariès).

Renouvelant les exploits de nos « chauffeuses » françaises, Mme Heinrich Opel bat soixante-quatorze concurrents dans le Circuit de tourisme de l'Allemagne de l'Ouest, et le système des handicaps, inauguré par l'A. C. vosgien, dans la Coupe Lederlin, classe premier et second MM. Goux fils (Lion; Michelin) et Schwob (Berliet).

Autres épreuves. — Le Circuit des Ardennes.

La Coupe Vanderbilt. — Courses de côte

La célèbre compétition des Ardennes favorise encore la révélation des grandes vitesses et de la régularité de marche de nos voitures françaises: les cinq premiers excèdent le 100 à l'heure... Les sept premiers, sauf le sixième, ont leurs roues montées en jantes amovibles et pneus Michelin. Ce sont:

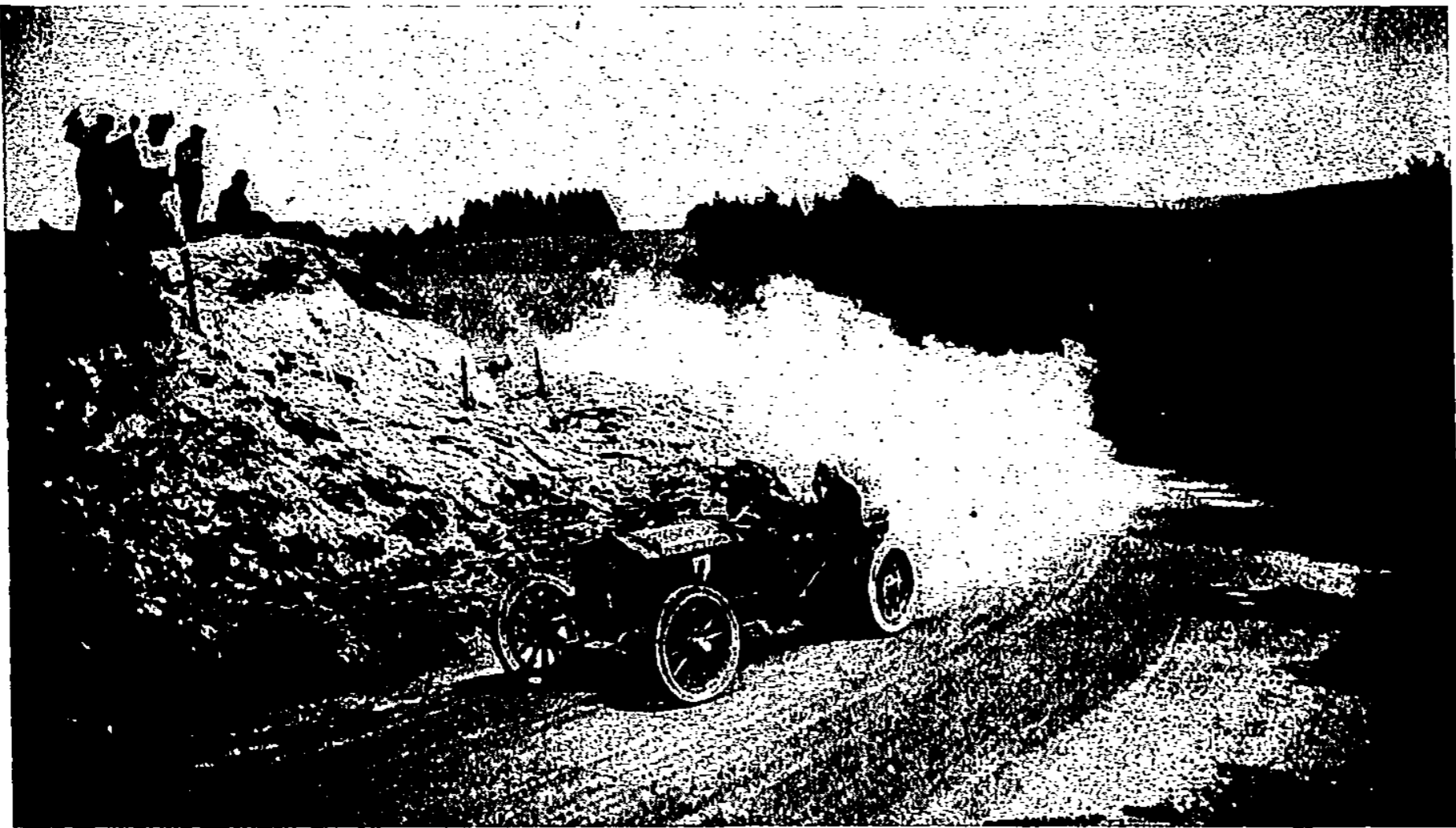
1. Duray (Lorraine-Dietrich), 5 h. 38 m. 39 s. $\frac{1}{5}$, 106 km. 300;
2. Hanriot (Darracq), 105 km. 750;
3. Rougier (Lorraine-Dietrich), 102 km. 300;
4. Barillier (Brasier), 102 km. 705;
5. Gabriel (Lorraine-Dietrich), 102 km. 220;
6. Albert Clément (Bayard-Clément; Dunlop);
7. Sorel (Lorraine-Dietrich);
8. Wagner (Darracq; Continental);
9. Salzer (Mercédès; Continental);
10. Jenatzy (Mercédès, pneus Jenatzy);
11. Villemain (Bayard-Clément; Dunlop);
12. Garcet (Bayard-Clément; Dunlop).

Et si la France est satisfaite, la maison Lorraine-Dietrich a le droit de faire état de sa superbe victoire. Bayard-Clément peut s'enorgueillir d'avoir trois voitures arrivées sur trois parties.

Après le Circuit des Ardennes, on disputera en Belgique la Coupe de tourisme Liedekerke gagnée par Wilhelm sur Métallurgique, puis l'attention sera attirée par l'arrivée à Paris d'une quarantaine de touristes qui, partis depuis un mois sous l'égide du journal *le Matin*, achèvent une for-

midable randonnée de 6 000 kilomètres qu'effectuent sans pénalisations quatre voitures de Dion-Bouton, une Cottereau, une Darracq, une Bayard-Clément et une Mercedes. Nous y reviendrons ultérieurement.

Au mont Ventoux, le record de Cagno sur Fiat 19 m. 30 s. ne peut être battu par le seul concurrent vitesse, Collomb qui ascensionne la montagne avec sa Rochet-Schneider 100-chevaux en 24 m. 40 s.; en même temps, aux Ardennes, Guippone, sur Griffon, gagne le Circuit des moto-



DURAY

SUR LORRAINE-DIETRICH (PNEUS MICHELIN) A UN VIRAGE PRÈS DE LONGLIER

cyclettes, 225 kilomètres en 2 h. 55 m. 45 s., soit 76 km. 800 de moyenne; puis huit jours ensuite se dispute le meeting de Provence: Collomb, détenteur de la Coupe de Rothschild la conserve, étant seul concurrent, mais sans battre son record de l'année dernière; par contre, Guippone (Griffon), abaisse le temps du kilomètre lancé à 26 m. 4/5 et, dans la Coupe de Rothschild bat, en 2 m. 47 s. 4/5, le temps précédent de Demeester.

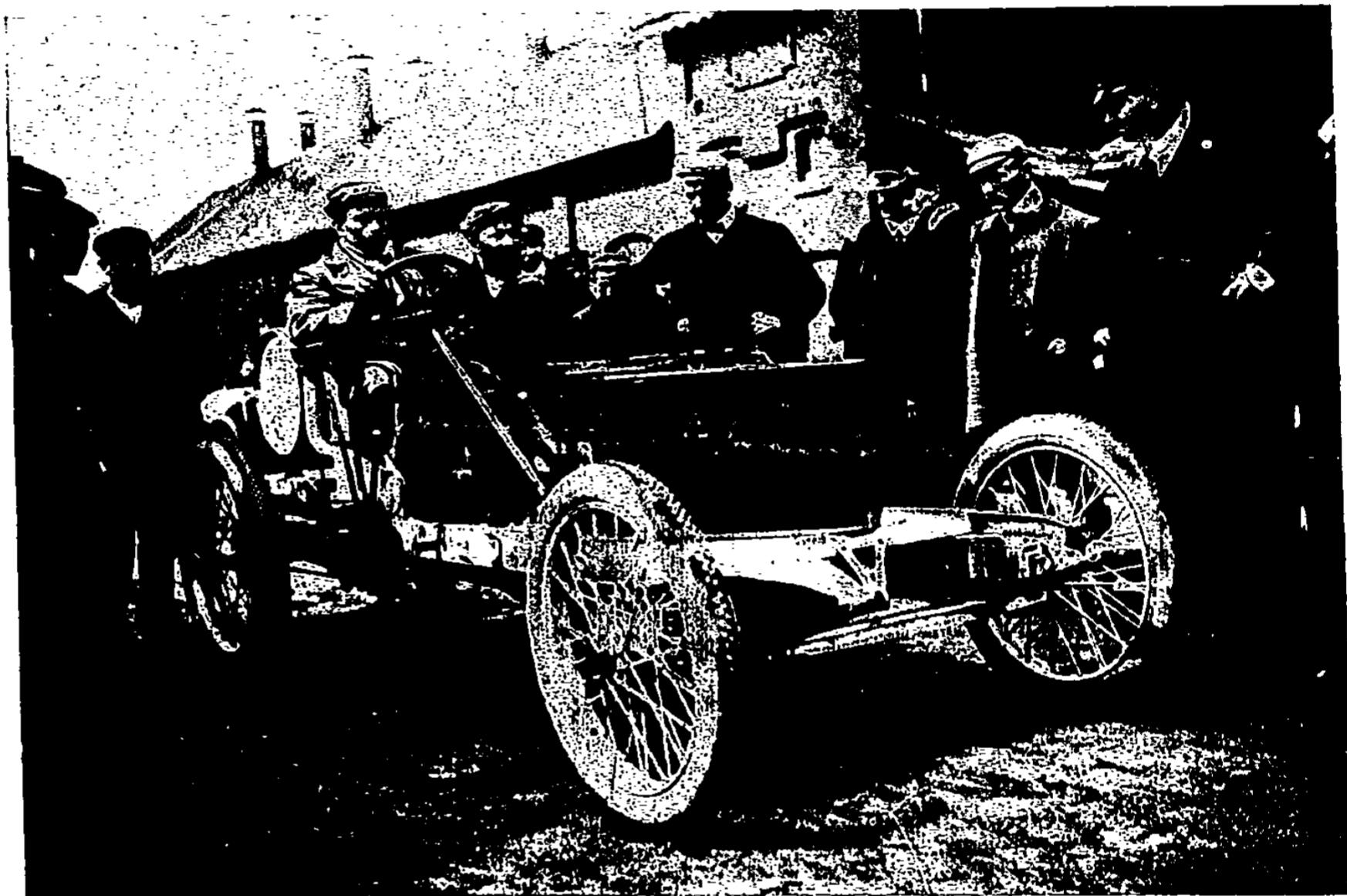
En Autriche, la course de côte de Semmering revient aux Mercedes avec Braun et Poège, suivis de Demogeot sur Darracq.

En Amérique, va se courir la Coupe Vanderbilt: les éliminatoires, disputées par onze concurrents, qualifient pour l'épreuve finale: 1. Joe Tracy (Locomobile) moyenne, 88 km. 600; 2. Le Blon (Thomas); 3. Harding

(Haynes); 4. A. Lytle (Pope-Toledo); 5. Walter Christie (Christie).

Suivant la coutume qui semble désormais établie, la France triomphe encore de la grande épreuve américaine; Wagner sur Darracq, sera premier, suivi par Lancia sur Fiat et derrière eux se classeront deux concurrents français: Duray (Lorraine-Dietrich) et Albert Clément (Bayard-Clément).

Quant à la course elle-même, elle fut attristée par des accidents graves



WAGNER

SUR DARRACQ, GAGNANT DE LA TROISIÈME COUPE VANDERBILT

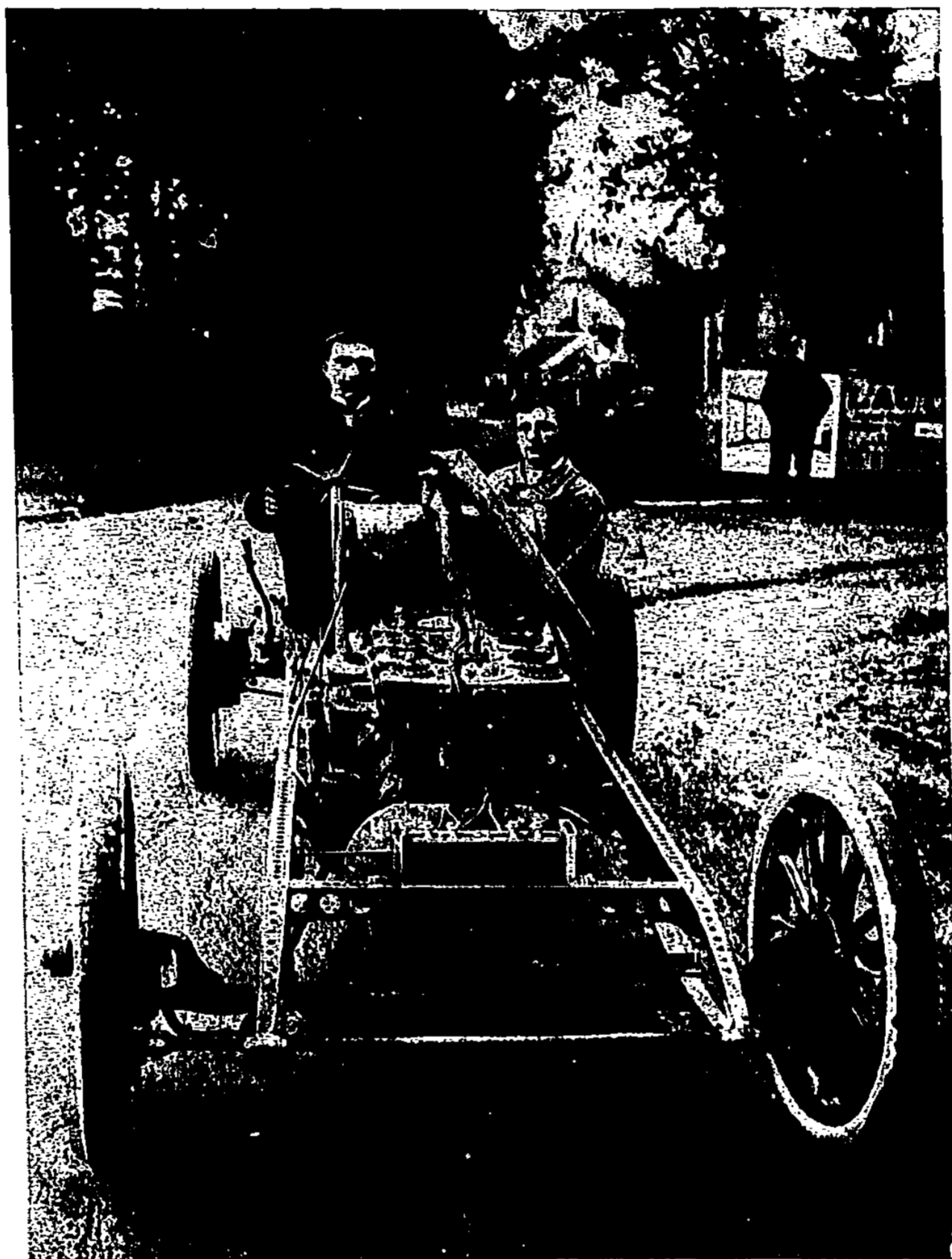
et nombreux qui se soldèrent par deux morts et un chiffre respectable de blessés, auxquels vint s'adjoindre un jeune Américain de vingt-trois ans, M. William Sierk, suicidé de désespoir d'avoir vu la victoire échapper à son pays!

L'Auto, pour ne pas laisser tomber en désuétude l'épreuve de Dourdan, qui appartenait au *Journal de l'automobile* (ex *Vélo*) disparu depuis peu, organise cette course classique à l'issue de laquelle Guinness, avec la merveilleuse 200-chevaux Darracq, établit le record du monde sur le kilomètre lancé, soit 20 secondes (moyenne à l'heure, 180 kilomètres), encore que les

pneus aient été munis d'antidérapants Samson, ce qui démontre bien que ces précieux assureurs contre le dérapage et la crevaison n'augmentent en rien l'adhérence au sol, des roues.

Villemain sur Bayard-Clément est premier des voitures légères et si l'on apprécie la superbe victoire de Thorrand sur Berliet faisant le meilleur temps des touristes, on s'intéresse à l'exhibition des auto-taximètres, qui, pour la première fois, ont leur catégorie spéciale.

Les temps de Dourdan (palier) vont être additionnés pour les touristes, avec ceux de Gaillon (côte) épreuve disputée huit jours après. La 200-chevaux Darzacq de Guinness sur antidérapants Samson monte la rampe fameuse en 25 secondes, soit 144 kilomètres, battant toutes les voitures concurrentes, conservant ses « records du monde ».



VILLEMMAIN

SUR BAYARD-CLÉMENT, PREMIÈRE A DOURDAN ET GAILLON (V. L.)
(ANTIDÉRAPANTS SAMSON)

Dans les premiers jours de novembre, on tente, à Origny-Sainte-Benoîte, une épreuve en côte et palier semblable à celle que vient d'organiser *l'Auto*, mais qui ne remporte qu'un succès relatif.

Ensuite *l'Auto*, inlassable, organise, aux environs de Rambouillet, sa

Coupe des voiturettes, que gagne la jeune marque Sizaire et Naudin. L'année est finie, pour ce qui concerne les courses de vitesse, à proprement parler.

La Coupe du bandage

Revenons un peu en arrière. La saison 1905, après ses trois grandes épreuves de l'Auvergne et des Ardennes, pouvait se résumer ainsi :

« Des progrès formidables ont été réalisés, en ce qui touche le mécanisme des véhicules : transmissions, roulements, moteur, allumages, seraient dignes d'être qualifiés « perfection » si la perfection était humaine. »

Toutefois, on incrimine le pneumatique d'être le critérium qui décide de la victoire, et, dès lors, M. René de Knyff, président de la Commission sportive, suggère qu'une épreuve de vitesse dans laquelle seraient seuls véritables concurrents les fabricants des bandages, ne manquerait pas d'intérêt.

Sans doute, et ce projet, rendu public en août 1905, recueillit les suffrages d'un bon nombre de sportsmen. Toutefois, à l'examen, il présentait de nombreuses difficultés pratiques de réglementation.

Sur quelles voitures seraient montés les pneus concurrents? Qui désignerait ou choisirait ces voitures?

M. Loeser, directeur de la Société des pneus Continental, interviewé sur la question, répondit :

Si la Commission sportive décrète que les bandages devront être placés pour concourir sur des voitures d'un type unique et de force égale, voitures conduites par des hommes d'à peu près même qualité, nous serons déjà très satisfaits et déjà fort enclins à prendre part à l'épreuve.

D'autre part M. André Michelin objecta :

Qui décidera du choix des véhicules? Sont-ce les fabricants de pneumatiques et de caoutchouc pleins, sans doute peu experts en mécanique? Est-ce la Commission sportive qui désignera la marque des voitures automobiles, dont les véhicules seront les « mannequins » des concurrents? L'Automobile-Club assumera-t-il la responsabilité de commander trente, quarante automobiles identiques de forme, de force et de poids, pour les mettre à la disposition des concurrents? Et en admettant qu'il le fasse, *quid* encore du conducteur? Aux éliminatoires, un petit fait qui en dit long s'est passé. Trois voitures sortant de la même usine étaient menées par trois conducteurs réputés de qualité équivalente. Les trois véhicules avaient des pneus Michelin. L'un a changé onze fois d'enveloppes, l'autre cinq fois, le troisième pas du tout. Or, ils ont fait comme vitesse, les uns et les autres, des moyennes à peu près identiques.

Le coefficient « veine » risque donc de prendre une importance considérable dans un concours de bandages, basé sur le poids et la vitesse, sans autres modes d'appréciation.

Ce serait insuffisant et de nature à provoquer des résultats nullement concordants avec la vraisemblance et l'état de choses actuel.

Mais que l'on trouve un mode de réglementation et de contrôle sûr, permettant de juger à leur juste et réelle valeur les bandages concurrents, oh ! alors, vous me verrez sur la liste des engagés.

M. Price, directeur de la compagnie Dunlop, envisageant les détails d'organisation, émit cet avis :

J'estime que si un parcours de 1 500 à 2 000 kilomètres peut convenir à l'épreuve, une course plus longue ne serait pas préjudiciable.

M. Lamy, l'éminent directeur de la Société Torrillon et C^{ie}, et M. Beauvois, l'habile ingénieur de la maison, particulièrement intéressés par les poids lourds, déclarèrent :

Nous aimerions voir réserver une catégorie aux bandages montés sur des véhicules dont le poids excéderait celui des plus lourdes voitures de tourisme, pour lesquelles le pneu, somme toute, convient mieux que le plein.

L'épreuve des bandages de poids lourds pourrait alors comporter 4 000, 5 000, 10 000 kilomètres, si l'on veut. Peu nous importe... du moins il nous importe qu'elle soit longue, et plus elle durera plus nous serions satisfaits.

Nous croyons aussi que l'on devra être très sévère sur la question des rechanges, et, à notre avis, seuls les moyens du bord devraient être tolérés pour effectuer les réparations.

M. Buchillet, l'excellent fabricant des pneus Vulcan, popularisés par le Concours de la Roue, émit cette opinion :

Le Concours de bandages à l'étude à la commission sportive de l'A. C. F., sera une épreuve dont le retentissement sera énorme et dont l'utilité est incontestable ; aussi on ne saurait trop encourager ce projet.

Cependant, dans l'exposé des conditions, il serait question de permettre à une seule maison d'engager plusieurs véhicules, et, par conséquent, plusieurs trains de bandages ; cette prétention serait contraire à tous progrès, car les seules puissantes maisons pourraient engager plusieurs trains de bandages.

Il serait plus équitable que chaque concurrent n'ait qu'un seul train de roues lequel pourrait être monté en cas de besoin sur une voiture de secours.

Les administrateurs du pneu cuir Samson, tenant en haute considération le projet d'épreuve de la Commission sportive promirent leur participation dans ces termes :

La réglementation sera évidemment telle qu'elle ne saura manquer d'être équitable et susceptible de provoquer des résultats probants.

Dans ces conditions, nous prendrons part à l'épreuve, très probablement du moins, car il faut encore envisager sérieusement, non seulement la question voiture, conducteur, mais, pour nous en particulier, la question du pneu sur lequel nous adapterons notre antidérapant et qui sera un atout dans notre jeu dont la valeur sera dépendante de sa plus ou moins bonne qualité.

Enfin le règlement parut : Il prescrivait notamment que :

ART. 4. — Les fabricants de bandages choisiront les véhicules qu'ils jugeront les plus appropriés à remplir le programme.

ART. 5. — Chaque fabricant aura le droit d'engager un nombre maximum de voitures ne pouvant pas dépasser quatre.

Comme l'avait justement dit M. A. Michelin, en autorisant le choix des véhicules et des conducteurs, le « coefficient veine » était trop grand.

Le règlement, en conséquence, ne satisfit point les intéressés. L'épreuve n'eut pas lieu.

Au demeurant, la grande course de vitesse de 1906 allait se disputer et permettre de voir encore une fois les progrès du pneumatique concurrentement avec ceux de l'industrie.

Le Grand-Prix de l'Automobile-Club de France

Il ne s'agissait pas, en créant cette nouvelle épreuve destinée à se substituer à la Coupe Gordon-Bennett, de rééditer, purement et simplement, la réglementation d'une course devenue inopportune.

Les dirigeants de l'automobilisme en France se rendirent parfaitement compte que le Grand-Prix, disputé selon la formule habituelle, n'aurait été qu'une répétition du Circuit des Ardennes, du Circuit de Brescia ou de la Coupe Vanderbilt; la seule originalité de la course se fût trouvée dans la participation à l'épreuve de toutes les grandes marques françaises.

Aussi la Commission sportive revint-elle, en principe, à l'ancien système des étapes et décida, d'accord avec le Comité, que l'épreuve comporterait 1 200 kilomètres, à accomplir en deux jours de course.

Nous avons connu, en Auvergne, toutes les difficultés des terrains accidentés et des virages à angles aigus. On avait déploré au Taunus la multiplicité des neutralisations. On allait désormais se précautionner d'un itinéraire en palier, préparé, goudronné, permettant de n'imposer aux concurrents ni arrêts, ni neutralisations, comportant peu de virages,

ceux-ci devant être, en tout cas, atténués dans la mesure du possible. On voulait, en somme, un véritable autodrome, permettant aux moteurs de donner leur maximum de puissance, aux véhicules, leur maximum de vitesse, et cela sur 600 kilomètres par jour, pendant deux jours de suite.

Enfin, pour corser l'intérêt de l'épreuve et soumettre les pneumatiques à une rude expérience, on devait décider en outre que les ravitaillements de bandage, sur divers points du Circuit, seraient rigoureusement interdits et que les coureurs auraient à changer ou réparer eux-mêmes leurs pneumatiques « par les moyens du bord » c'est-à-dire, sans autre concours que celui de leur mécanicien.

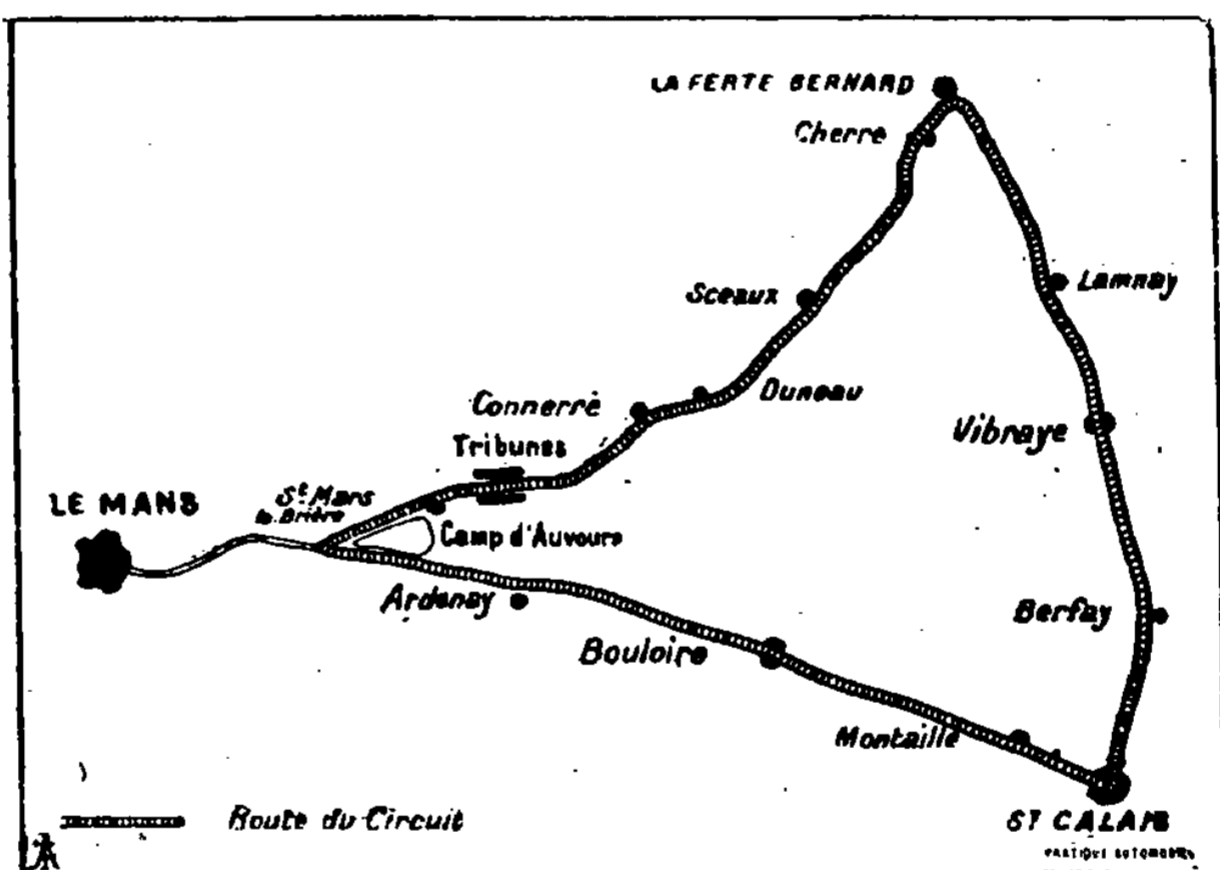
Choix de l'itinéraire. — Le Circuit de la Sarthe

Ces principes fondamentaux qui devaient inspirer les auteurs du prochain règlement, une fois admis, il fallait se préoccuper de découvrir un itinéraire, répondant ethnographiquement aux desiderata des promoteurs de l'épreuve prochaine.

Un quadrilatère de belles routes, inscrit aux environs de Fontainebleau, parut tout d'abord devoir recueillir les suffrages, mais, sur l'initiative de *l'Auto*, on découvrit, pour ainsi dire en dernière

heure, l'admirable triangle que formaient en la région sarthoise, les grandes routes reliant Le Mans, La Ferté-Bernard et Saint-Calais.

De la Fourche, croisement de routes nationales du Mans à Saint-Calais, et du Mans à La Ferté-Bernard, croisement qui constitue un virage rappelant celui de la Vierge, sur le Circuit d'Auvergne, la route s'étend vers Saint-Calais, en passant par Bouloire, large, uniforme, sans ornières



LE CIRCUIT DE LA SARTHE

(La Pratique automobile)

ni cassis : la traversée de Saint-Calais est un des points noirs du Circuit, la route devient cahoteuse, se rétrécit, serpente dans la ville, mais la municipalité proposera spontanément la création d'une route artificielle en bois, route-virage, construite à travers champs, qui reliera l'entrée de la ville à la route départementale de Saint-Calais à La Ferté-Bernard. Celle-ci, moins large que la précédente, permettra néanmoins de belles vitesses, sauf à Vibraye. Heureusement, avant Vibraye, on trouve 1 500 mètres de chemin en forêt, qui constitueront un crochet, mais permettront d'éviter la redoutable neutralisation.

On arrive en vue de La Ferté-Bernard. On vire auparavant pour regagner la bonne route de La Ferté au Mans, qui longe tout le temps la jolie vallée de l'Huisne, court au travers de riantes saulaies. Et après 34 kilomètres de ligne droite à peine affectée par deux légères courbes dans Connerré, c'est de nouveau la Fourche : au total 104 kilomètres.

A la fin du mois de janvier 1906, le Comité de l'Automobile-Club, sur la proposition de la Commission sportive, acceptait à l'unanimité cet itinéraire, à la grande satisfaction de la région sarthoise et notamment du Mans où germèrent spontanément les éléments d'un Automobile-Club, dès lors très prospère, qui, sous la présidence de M. Singher, avec l'appui de ses dévoués collègues du comité local, apportera un concours précieux aux organisateurs du Grand-Prix de l'Automobile-Club de France.

L'organisation du Circuit. — Les tribunes à Pont-de-Gennes

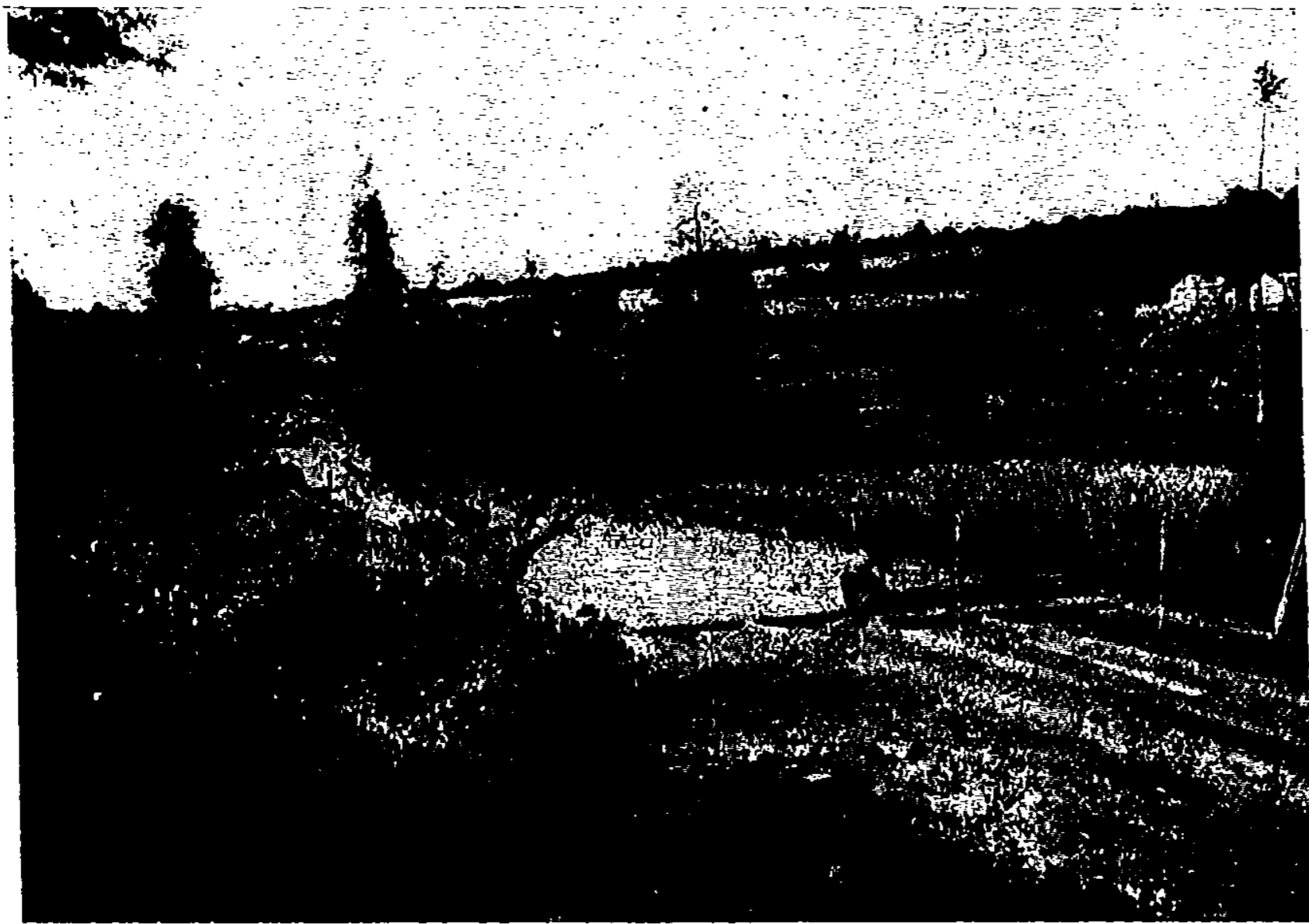
Ce fut, pendant les cinq mois qui précédèrent l'épreuve, une effervescence considérable dans les milieux sportifs et dans les régions intéressées.

Si les comités d'initiative locaux ne demeuraient pas inactifs, haranguant les populations riveraines, sollicitant les concours pécuniaires des localités favorisées, *l'Auto* s'adjoignait des correspondants spéciaux qui, de la Sarthe, chaque jour, le tenaient au courant des mille petits faits d'organisation intéressant les lecteurs. De plus, le vaillant journal organisait au Mans, avec le concours de la Comédie-Française, une grande représentation de gala, qui obtint le plus vif succès.

D'autre part, l'Automobile-Club, prestigieux créateur, s'attacha à préparer sur le Circuit les aménagements les plus pratiques et les plus con-

fortables pour donner réellement à son Grand-Prix, le caractère d'épreuve prépondérante auquel il avait droit.

Tandis que la commission sportive, sans cesse représentée par MM. René de Knyff, comte de Vogüé, Quinonès de Léon, se préoccupait des soins à donner à la route, surveillait la construction du virage artificiel de Saint-Calais, prévoyait les postes téléphoniques et la répartition des commissaires sur la route, M. G. Rives, expert en la matière, assumait



CONSTRUCTION DE LA ROUTE EN BOIS A SAINT-CALAIS

le soin de faire édifier, sous son habile direction, les tribunes au lieudit de Pont-de-Gennes, en pleine forêt de sapins, sur les bords d'une longue ligne droite, à proximité de la Fourche et, par suite, peu éloigné du Mans.

Un tunnel fut creusé sous la route, permettant ainsi aux futurs spectateurs d'aller de l'extérieur à l'intérieur du Circuit où étaient les tribunes, sans se préoccuper des coureurs lancés à 120 à l'heure sur l'itinéraire. Le camping, à l'ordre du jour, fut prévu dans les bois avoisinants.

De nombreux touristes vinrent passer sous la tente, la nuit qui séparait les deux journées de courses.

D'immenses tableaux d'affichage furent édifiés : ils allaient indiquer

aux spectateurs, et le classement tour par tour avec les temps accomplis, et le classement général de la première, de la seconde et des deux journées réunies.

En face les tribunes, les maisons concurrentes avaient loué des emplacements pour y établir leurs ravitaillements et pendant que se disputait l'épreuve, rien ne fut pittoresque comme le coup d'œil fourni par les coureurs venant requérir de l'eau, de l'essence, et aussi des pneu-



CYLINDRAGE DE LA CHAUSSÉE ET ÉPANDAGE DU GOUDRON

matiques que la plupart excellèrent à changer, sous les regards intéressés d'une foule énorme.

Les concurrents

Entre temps, les principales maisons de construction françaises et étrangères avaient adressé leurs engagements à la Commission sportive.

On avait laissé entendre que notre épreuve internationale serait « boycottée » par delà les frontières. Il n'en fut rien. A part l'Angleterre, absentionniste depuis la décision prise en décembre 1905, par l'Automobile-Club de Grande-Bretagne et d'Irlande, de ne participer désormais qu'à des

concours de tourisme, nos adversaires habituels, l'Allemagne, l'Italie, s'étaient inscrits dans la compétition.

Trente-quatre véhicules allaient se mesurer sur les 1 200 kilomètres de la Sarthe et à côté des noms glorieux de l'histoire industrielle automobile, apparaissaient de nouvelles marques avides de succès, Grégoire, Vulpès, pour la France; Itala, pour l'Italie.

Le tirage au sort des départs donna l'ordre ci-dessous, et adoptant une nouvelle procédure, la Commission sportive, au lieu de numérotter les véhicules de 1 à 34 comme précédemment, préféra n'attribuer qu'un numéro d'ordre par maison concurrente et de distinguer entre elles les voitures de même marque, par les lettres *a*, *b*, *c*.

Le numérotage déterminé par le hasard fut donc ainsi établi :

1 *a*. Lorraine-Dietrich I (Gabriel). — 2 *a*. Fiat I (Lancia), Italie. — 3 *a*. Renault I (Sizsz). — 4 *a*. Darracq I (Hémery). — 5 *a*. Brasier I (Baras). — 6 *a*. Mercedes I (Jenatzy), Allemagne. — 7 *a*. Gobron I (Rigoly). — 8 *a*. Itala I (Cagno), Italie. — 9 *a*. Grégoire (Taveneaux). — 10 *a*. Panhard-Levassor I (Teste). — 11 *a*. Vulpes I (Barriaux). — 12 *a*. Hotchkiss I (Le Blon). — 13 *a*. Bayard-Clément I (A. Clément).

1 *b*. Lorraine-Dietrich II (Rougier). — 2 *b*. Fiat II (Nazzari), Italie. — 3 *b*. Renault II (Edmond). — 4 *b*. Darracq II (Wagner). — 5 *b*. Brasier II (Barillier). — 6 *b*. Mercedes II (Marriaux), Allemagne. — 8 *b*. Itala II (Fabry), Italie. — 9 *b*. Grégoire II (Civelli de Bosch). — 10 *b*. Panhard-Levassor II (Heath). — 12 *b*. Hotchkiss II (Salleron). — 13 *b*. Bayard-Clément II (Villemain).

1 *c*. Lorraine-Dietrich III (Duray). — 2 *c*. Fiat III (Weillschott), Italie. — 3 *c*. Renault III (Richez). — 4 *c*. Darracq III (Hanriot). — 5 *c*. Brasier III (Pierry). — 6 *c*. Mercedes III (V. Florio), Allemagne. — 8 *c*. Itala III (de Caters), Italie. — 10 *c*. Panhard-Levassor III (Tart). — 12 *c*. Hotchkiss III (F. Shepard). — 13 *c*. Bayard-Clément (de La Touloubre).

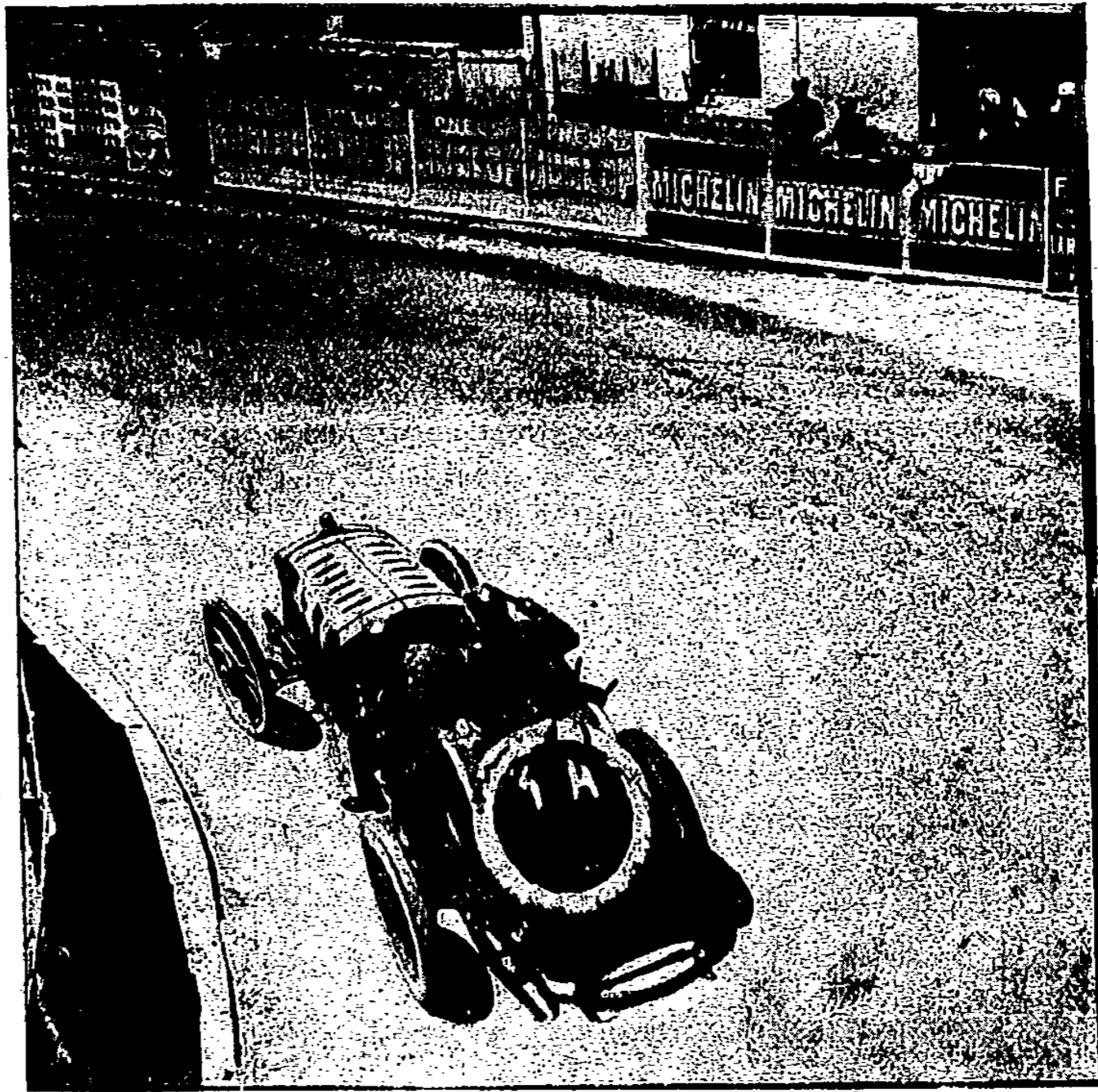
La première journée. — Victoire de Sizsz sur Renault frères

Au lendemain du pesage qui s'effectuait dans un vaste terrain clos en face les tribunes, le départ était donné dans l'ordre précité à tous ces concurrents, à l'exception toutefois de Taveneaux (Grégoire) et Barriaux (Vulpès).

Les chronométreurs ont gagné la baraque en planches édiflée en leur honneur devant la tribune officielle. Son mobilier se compose d'un appareil Mors, de deux postes téléphoniques, l'un reliant les divers points du Circuit, l'autre aboutissant à l'extérieur. M. Gaudichard se poste sur la route à la raie blanche que vient de tracer sur le goudron, le peintre classique. Son collègue, M. Audistère, s'éloigne à 1 000 mètres, car il a été convenu que l'on prendrait les temps sur 1 kilomètre; enfin, M. Salomon

demeure au point de départ pour remplir le même office au début de cette courte distance. Il est exactement 6 h. 7 lorsque M. René de Knyff fait avancer sur le chemin le véhicule n° 1.

En dépit de l'heure matinale et aussi de la chaleur étouffante, une foule élégante, semée de jolies femmes, venue du Mans et de Paris, soit en voi-



A. CLÉMENT AU VIRAGE DE CONNÉRE
SUR BAYARD-CLÉMENT

tures automobiles, soit par le train de luxe frété à la Compagnie des wagons-lits par *l'Auto*, assiste au sensationnel départ.

Les tribunes officielles, qu'il s'agisse de celles de nos dirigeants parisiens ou des actifs sportsmen sarthois, sont aménagées avec un confort digne d'éloges ; elles apparaissent sur le flanc de la route, rectilignes, chatoyantes, gaies. La tonalité douce de celles de l'A. C. F. est d'un goût parfait ; la rutilance des draperies mancelles égaye la perspective, un peu monotone, dans son uniformité.

Baras sur Brasier, Pierry sur Brasier, Barillier sur Brasier, sont successivement premiers des trois premiers tours; Baras a effectué les 104 premiers kilomètres en 52 m. 19 s., ce qui représente une moyenne à l'heure de 118 km. 301; mais il apparaît, au troisième tour, que Sizz sur sa vaillante Renault prend, par l'addition des temps, la tête du lot rapide des concurrents. Il ne la quittera désormais plus. Toutefois la lutte est vive entre lui et Albert Clément (Bayard), Tart (Panhard-Levassor), Teste (Panhard-Levassor), qu'un fatal accident mettra bientôt hors de course, Nazzari (Fiat) et Fitz Shepard (Hotchkiss).

Enfin le moment palpitant de l'arrivée est imminent.

Le téléphone a prévenu du passage de Sizz à Cherré. Son arrivée n'est plus qu'une question de minutes. Toutes les jumelles sont braquées vers le haut de la côte de la Belle-Inutile qui précède la ligne d'arrivée. Enfin, subitement, le scarabée rouge surgit, il dégringole vers le but d'une chute qui s'accélère. La Renault, impatiente, dévore la route; une immense clameur se propage sur la plaine, à cette heure inondée de soleil, Sizz passe en trombe devant les tribunes, cependant que son mécanicien lève les deux bras au ciel dans un geste d'enthousiasme instinctif. Tout deux vont virer à 1 kilomètre, puis reviennent lentement, sans même qu'on les entende, car le fracas des applaudissements étouffe le bruit du moteur.

Puis, c'est l'arrivée d'Albert Clément, que son père embrasse tendrement, cependant que ses sœurs, son beau-frère, M. Dumont, lui crient leur joie.

Enfin se succèdent, Nazzari, Fitz Shepard, etc. etc., dix-sept concurrents qui terminent le parcours dans les délais prescrits :

Le classement officiel de la première journée s'effectua donc comme suit :

1. Sizz, Renault frères, pneus Michelin, 5 h. 45 m. 30 s. 2 c. — 2. Albert Clément, Bayard-A. Clément, pneus Dunlop, 6 h. 11 m. 40 s. 3 c. — 3. Nazzari, Fiat, pneus Michelin, 6 h. 26 m. 53 s. — 4. Shepard, 6 h. 30 m. 45 s. — 5. Barillier, 6 h. 34 m. 48 s. 1 c. — 6. Richez, 6 h. 35 m. 47 s. — 7. Heath, 6 h. 48 m. 12 s. — 8. Teste, 7 h. 1 m. 52 s. 2 c. — 9. Lancia, 7 h. 12 m. 9 s. 1 c. — 10. Hémery, 7 h. 26 m. 18 s. 2 c. — 11. Rigoly, 7 h. 36 m. 8 s. 1 c. — 12. Mariaux, 7 h. 39 m. 31 s. — 13. Baras, 7 h. 41 m. 43 s. — 14. Durray, 7 h. 58 m. 48 s. — 15. Pierry, 7 h. 59 m. 5 s. — 16. Jenatzy, 8 h. 7 m. 20 s. — 17. Rougier, 8 h. 15 m. 55.

La seconde journée. — Triomphe de la marque**Renault frères et des pneus Michelin**

Henri Desgrange, commentant dans *l'Auto* les résultats de cette seconde journée, écrit :

Nous nous retrouvons, après cette deuxième journée de course, à peu près sur les positions où nous sommes restés hier.

La Renault, de Sizsz, admirable de régularité, a conservé à peu près toute son avance, assurant, comme la veille, à l'industrie française ainsi qu'à Michelin une indéniable victoire.

La place de second, qui revient de justesse à la grande marque italienne F. I. A. T., donne à la compétition un caractère tout à fait international ; puis la troisième place occupée par le jeune Clément sur sa Bayard, et c'est jusqu'à la fin un mélange de voitures étrangères. Si les Mercedes occupent les deux dernières places, Fiat, en revanche, prend encore la très honorable place de cinquième.

Enfin, sans m'appesantir sur les résultats de la course, Brasier, seul des concurrents, amène au poteau d'arrivée les trois belles voitures qu'il avait présentées au départ.

Tels étaient, en effet, les principales conséquences de cette seconde journée, achevée à la gloire de la maison Renault frères et aussi de Michelin qui avait puissamment coopéré au succès en munissant la voiture qui devait être la gagnante de ses nouvelles jantes amovibles permettant de remplacer un bandage abîmé par un neuf, en moins de trois minutes !

Les dix-sept concurrents qualifiés pour la seconde manche de ce grand match d'endurance avaient pris le départ dans l'ordre de leur arrivée, la veille, les délais de temps les séparant ayant été observés. C'est ainsi que partirent :

1. Sizsz, à 5 h. 45 m. 30 s. 2/5. — 2. A. Clément, à 6 h. 41 m. 43 s. — 3. Nazzari, à 6 h. 26 m. 53 s. — 4. Sheppard, à 6 h. 30 m. 45 s. — 5. Barillier, à 6 h. 31 m. 48 s. 1/5. — 6. Richez, à 6 h. 35 m. 47 s. — 7. Heath, à 6 h. 48 m. 12 s. — 8. Teste, à 7 h. 4 m. 52 s. — 9. Lancia, à 7 h. 12 m. 19 s. — 10. Hemery, à 7 h. 26 m. 18 s. 2/5. — 11. Rigoly, à 7 h. 36 m. 8 s. 1/5. — 12. Mariaux, à 7 h. 39 m. 31 s. — 13. Baras, à 7 h. 41 m. 43 s. — 14. Duray, à 7 h. 58 m. 46 s. — 15. Pierry, à 7 h. 59 m. 5 s. — 16. Burton, à 8 h. 7 m. 20 s. — 17. Rougier, à 8 h. 15 m. 55 s.

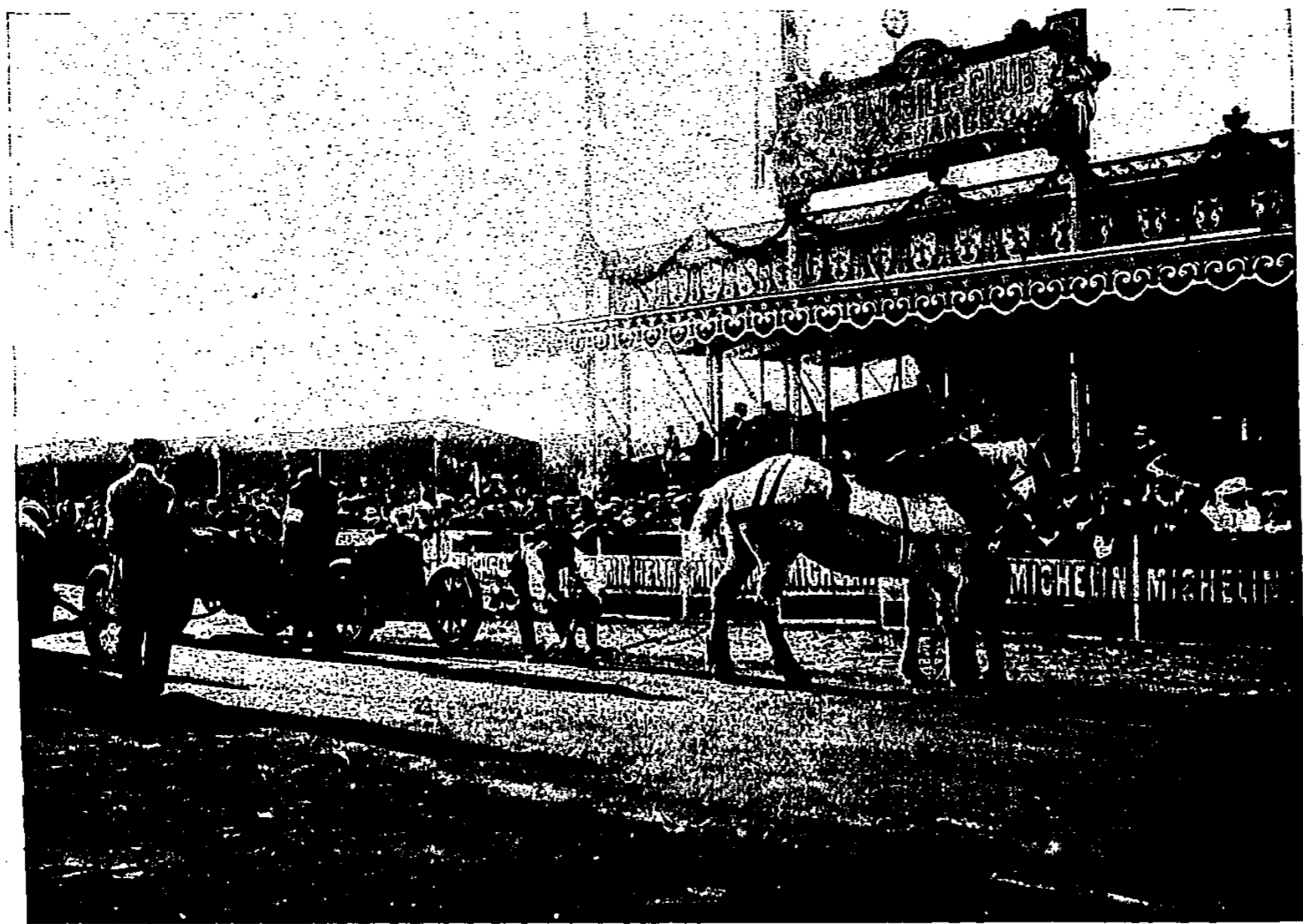
On attendait avec une certaine anxiété, mêlée de curiosité, le départ de cette seconde épreuve.

Quelques pessimistes assuraient que les moteurs auraient grand'peine à se mettre en route, sans mise au point préalable. On épiloguait sur les chances de démarrage rapide des uns et des autres. On redoutait un tas

de choses et, somme toute, les plus confiants étaient encore les concurrents. Ils avaient raison.

On lit dans *l'Auto* :

Afin que la course reprenne exactement où elle a été arrêtée, René de Knyff fait sortir les voitures du parc, rigoureusement interdit, à la remorque d'un solide percheron; cette collaboration hippique est amusante, elle est opportune aussi, car il demeure



AU DÉPART, LE SECOND JOUR
VOITURE BRASIER (BARILLIER)

indiscutable, dès lors, que rien n'a été fait avant l'instant précis du solennel : « Partez ! »

Sizsz, le triomphateur d'hier, approche, très calme, de son véhicule, tandis que son fidèle mécanicien Marteau — un nom prédestiné — constate qu'il y a un pneu ayant rendu l'âme à l'arrière; l'homme préposé à la mise en route fait un léger mouvement de levier et, superbement, le moteur ronfle, sans un accroc, sans un raté. A belle allure, la voiture parcourt... 10 mètres et stoppe, mais cet arrêt voulu, naturellement, a lieu devant le ravitaillement des Renault. Le changement du bandage malade, grâce à la jante amovible, — nouveau succès de Michelin, — est effectué en quelques instants. Les coureurs prennent eau, huile, essence; un geste, un levier qu'on pousse en avant. La fine et élégante voiture pointe et disparaît sur la ligne droite, qui semble infinie.

Puis, c'est au tour d'Albert Clément; sa régulière et puissante voiture fait l'admiration

des assistants. De même qu'on a battu des mains au départ de Sizz, on applaudit chaleureusement à celui du jeune champion de la marque Bayard. Départ impeccable, d'ailleurs, auquel succède un court arrêt volontaire au ravitaillement de la maison pour s'approvisionner et prendre des bandages de rechange. Un bon sourire à son père, un geste d'adieu aux nombreux amis qui l'acclament du bord du stand, et Albert part en trombe.

C'est ensuite Nazzari, qui émeut la foule en se rendant au ravitaillement avec son mécanicien assis en équilibre sur la main de ressort avant. Heureusement qu'il ne boucle pas le Circuit dans cette position acrobatique. Puis, voici la première des Brasier, la seule marque dont les trois véhicules soient encore en course. Alors que la souple Hotchkiss, de Shepard, ravitaillait copieusement, seconde apparition des Renault : Richez, avec l'agilité du singe, sans en avoir la laideur, se met vite en état de marche. Une ovation bien méritée est faite aux majestueuses Panhard, qui hier donnaient un si bel exemple de régularité, et dont l'aspect puissant et robustement massif n'exclut pas, comme on l'a vu, la possibilité d'accomplir de belles vitesses. Derrière Lancia et la fine Darracq, expertement menée par Hémerly, s'élançait la bonne doyenne de Rigoly, cette fameuse Gobron qui bat, par sa présence au Circuit de 1906, un fameux record d'endurance.

Peu à peu, le pesage se vide, sans incident fâcheux. Sortent et partent les Mercédès, Brasier, Dietrich, soit au total les dix-sept voitures admises à disputer la seconde journée de la course.

Il semble dès les débuts de la course que la victoire ne peut échapper à Sizz. Il effectue à chaque tour le meilleur temps.

Le tableau d'affichage documente le public : c'est ainsi qu'on apprend que Nazzari a fait du 128 km. 571 pendant un tour; que Burton a remplacé, sur la Mercédès, Jenatzy, qui souffre abominablement des yeux. Mais, ce que ne peut dire le tableau, c'est l'enthousiasme et son crescendo, alors que, pendant les derniers tours, Sizz, Albert Clément et Nazzari se livrent à une lutte acharnée. Yeux et lorgnettes, aux instants probables du passage de ces coureurs, sont braqués sur la ligne d'horizon. Du sommet d'une côte, distant des tribunes d'environ 2 ou 3 kilomètres, on reconnaît, de loin, la Renault « à son aspect, comme l'écrivait Paul Adam, d'armure légère de chevalier montée sur quatre roues ».

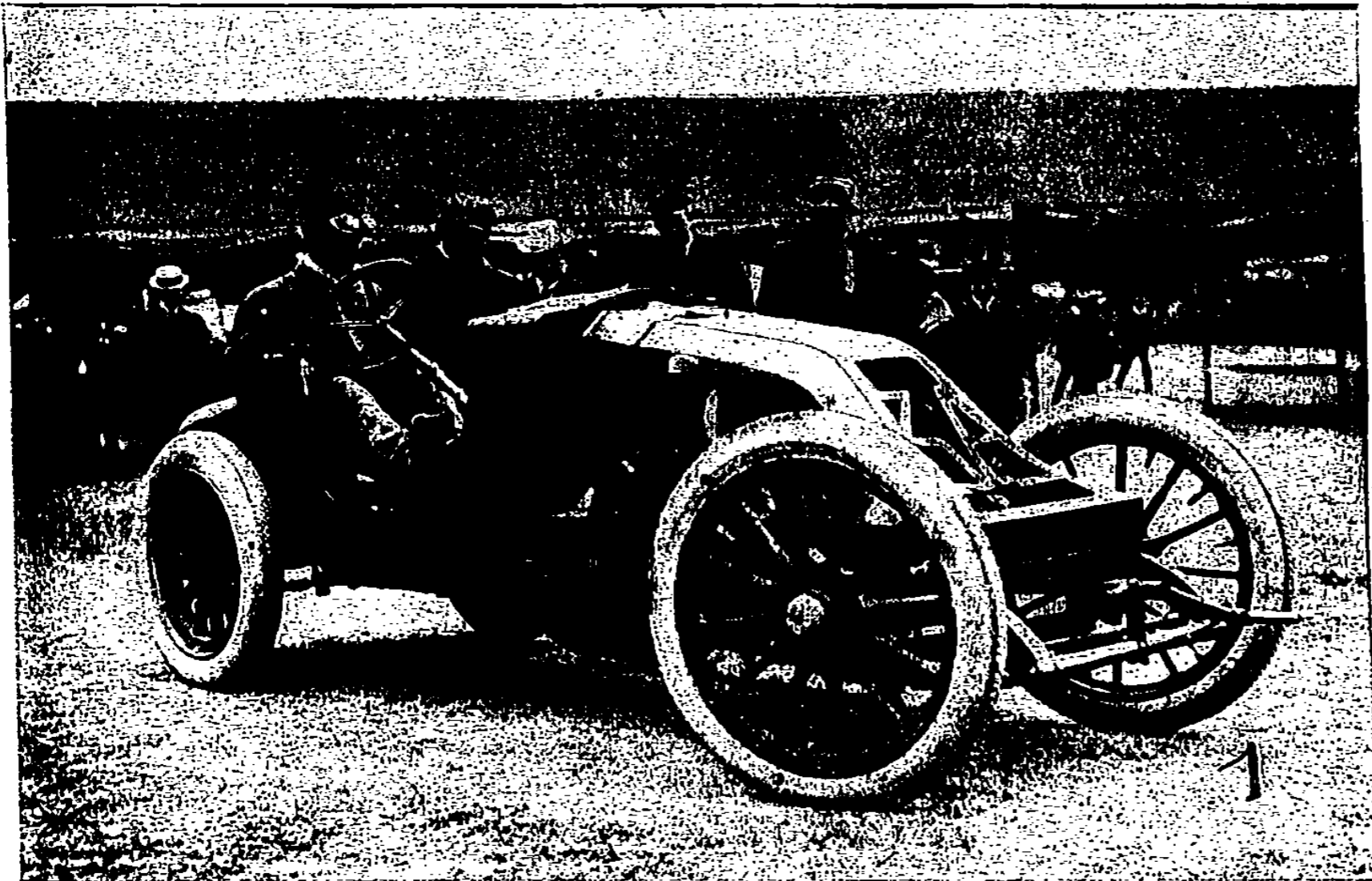
La silhouette de la Fiat, menée par Nazzari, se confond avec la Bayard-Clément, et c'est au son du moteur que cette dernière est reconnue, son très caractéristique et qui retentit lorsque passe Albert, à vertigineuse allure, aux oreilles du groupement d'amis et de parents, réunis au ravitaillement, comme un chant d'espérance.

Le dernier tour, enfin, s'effectue, et c'est au milieu d'un enthousiasme indescriptible que, pour la seconde fois premier, Sizz fait passer à sa vaillante Renault, la ligne d'arrivée.

C'est le triomphe définitif des Renault.

A peine l'heureuse nouvelle est-elle connue, que les frères Renault, acclamés de la foule, sont invités à venir, du ravitaillement où ils se tenaient modestement, jusqu'à la tribune officielle, du haut de laquelle M. Barthou, ministre des travaux publics, avait suivi toute l'épreuve.

Le très distingué ministre, dont on sait la sympathie, pour les sports



SIZSZ

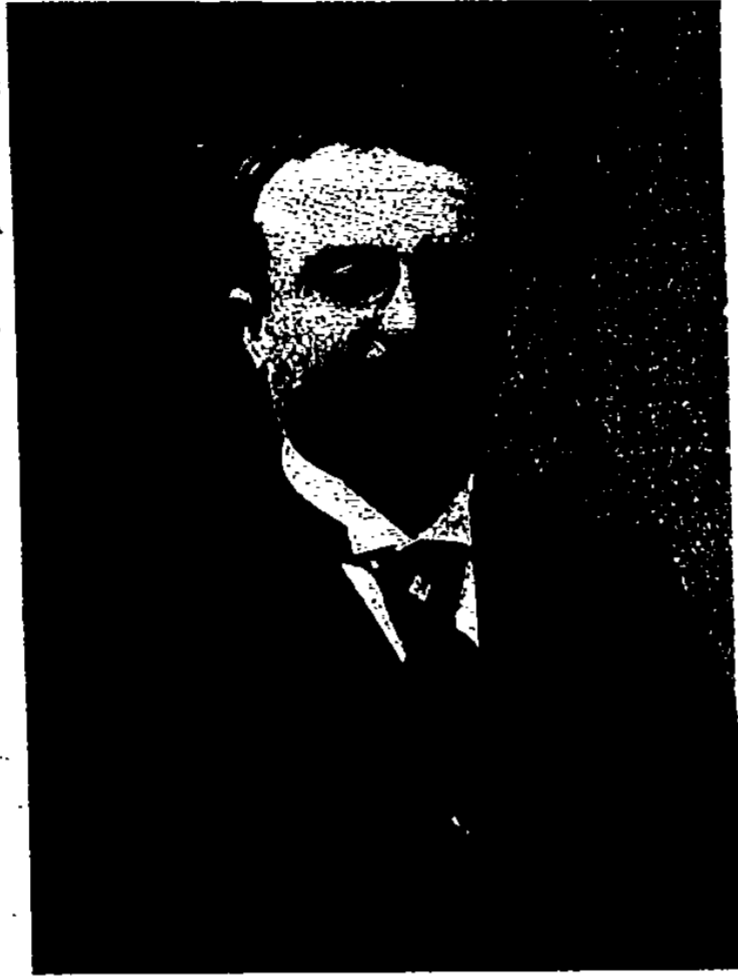
SUR RENAULT FRÈRES, PNEUS MICHELIN

et l'automobilisme, s'adresse alors aux heureux vainqueurs, prononçant ces belles paroles, qui vont au cœur de l'assistance :

Comme Français, dit M. Barthou, j'ai le plus vif plaisir à constater, une fois encore, le triomphe de notre industrie nationale; comme ami sincère des sports, je suis particulièrement heureux de voir les avisés efforts de la maison Renault couronnés de succès. J'ai assisté, ce matin, au départ de la course, après m'être moi-même rendu compte de la nature du Circuit et, si j'ai vu l'envol des concurrents avec le plus grand intérêt, c'est avec une absolue confiance que j'ai attendu le résultat. L'épreuve, par son caractère international comporte une importance extrême; ce sont les Français qui en bénéficient, j'en éprouve une grosse satisfaction, et c'est pourquoi, au nom du gouvernement de la République, je vous félicite sincèrement de votre belle victoire.

Le discours de M. Barthou, fréquemment interrompu par les applaudissements, s'achevait à peine, dans un tonnerre de bravos, que Sizsz,

porté en triomphe, franchissait, malgré lui, la palissade, et parvenait à la tribune de l'Automobile-Club de France, où le baron de Zuylen lui adres-



M. BARTHOU

sait, au nom de notre grande Société d'encouragement, les compliments les plus chaleureux, trouvant, comme à son habitude, le mot juste, la phrase aimable pour récompenser le brave Sisz de sa persévérante endurance.

Mais le Ministre veut, à son tour, serrer la main du vainqueur, il le fait avec une aménité charmante et ne tarit pas en éloges sur son dévouement et son courage. Le Ministre dit même « son héroïsme ! », puis concluant avec beaucoup de bonhomie, M. Barthou d'ajouter :

Quand j'ai parlé une heure à la tribune, je suis fatigué; vous qui venez de faire six heures de route, vous êtes frais et dispos. Voilà l'avantage du sport.

Le classement définitif

Le classement définitif n'était, par suite des résultats de la seconde journée, guère difficile à établir. Il fut le suivant :

1. Sisz (Renault frères, pneus Michelin), en 12 h. 14 m. 7 s. — 2. Nazzari (Fiat, pneus Michelin), en 12 h. 46 m. 26 s. 2 c. — 3. A. Clément (Bayard-A. Clément, pneus Dunlop), en 12 h. 49 m. 46 s. 1 c. — 4. Barillier (Brasier, pneus Continental), en 13 h. 53 m. — 5. Lancia (Fiat, pneus Michelin), en 14 h. 22 m. 11 s. — 6. Heath (Panhard-Levassor, pneus Michelin), en 14 h. 47 m. 45 s. 2 c. — 7. Baras (Brasier, pneus Continental), en 15 h. 15 m. 50 s. — 8. Duray (Dietrich, pneus Michelin), en 15 h. 26 m. 1 s. 3 c. — 9. Pierry (Brasier, pneus Continental), en 16 h. 15 m. 7 s. 3 c. — 10. Burton (Mercedes, pneus Continental), en 16 h. 18 m. 42 s. 4 c. — 11. Mariaux (Mercedes, pneus Continental), en 16 h. 38 m. 58 s. 2 c.



SZISZ

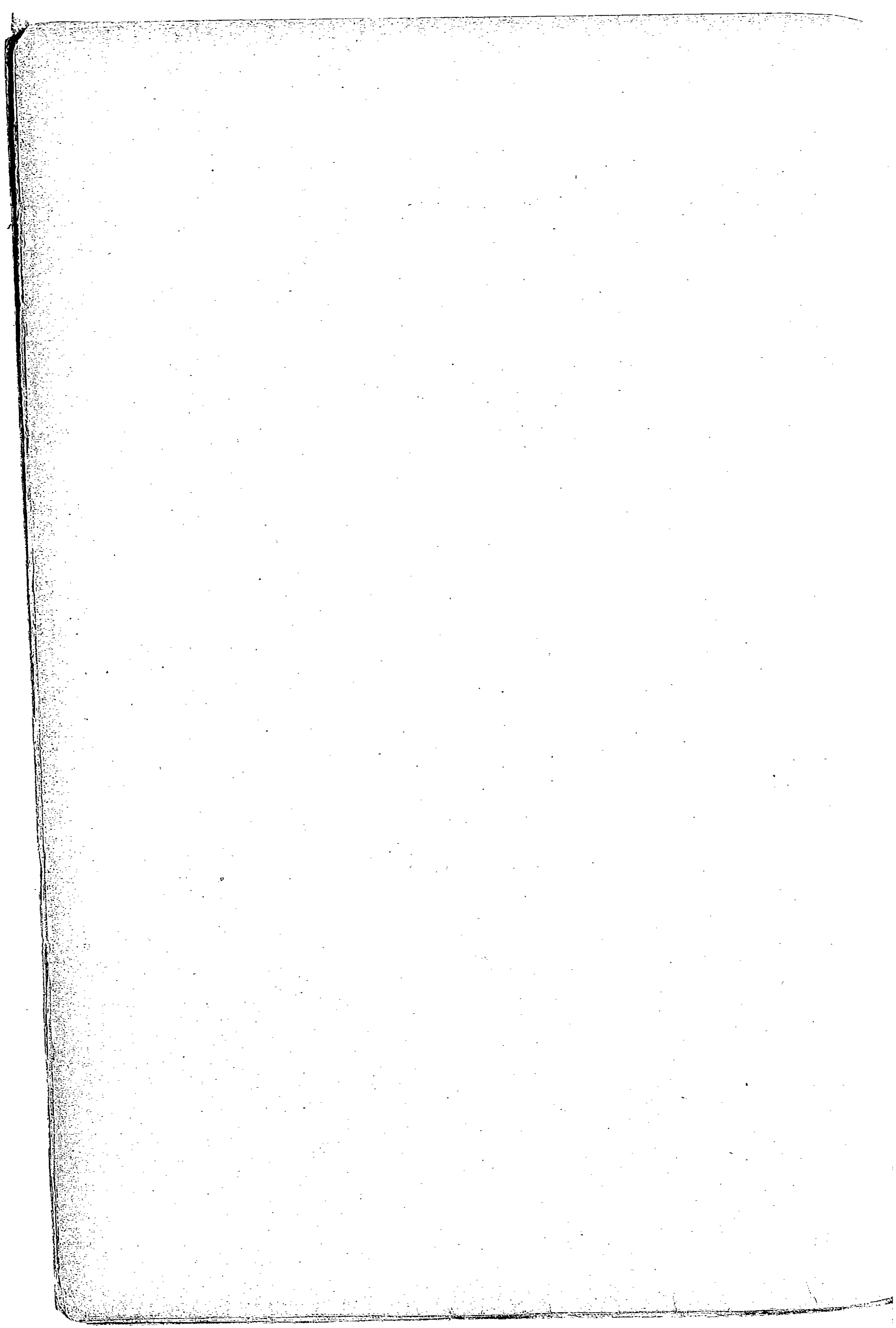
L'épreuve s'achevait à la satisfaction générale, à la gloire de l'indus-

trie française. Sizsz venait de soutenir une vitesse moyenne, sur 1 200 kilomètres, de 101 km. 328 à l'heure ! Il sembla que l'on ne pouvait plus faire mieux, ni comme organisation, ni au point de vue des perfectionnements des véhicules et l'on quittait à peine les tribunes que courait, pour l'année 1907, ce bruit :

Les membres de la Commission sportive auraient l'intention de changer la formule de la grande course de vitesse de 1907. On abandonnerait la limite de poids et l'on n'autoriserait à participer à l'épreuve que les voitures dont la surface de piston n'excéderait pas celle représentée par un alésage de 150 millimètres pour quatre cylindres.

Avec la fin de l'année 1906, on apprendra que la Commission sportive de l'A. C. F. élabore un nouveau règlement de courses d'après lequel il ne sera plus tenu compte du poids des véhicules.

L'épreuve se disputera sur 300 kilomètres. Il sera remis en tout, à chaque concurrent, 240 litres de carburant, soit 30 litres aux 100 kilomètres. Telle sera, dans ses grandes lignes, la nouvelle formule de 1907.



CHAPITRE XXXIII

La Réalisation d'une grande œuvre

Les dix premières années de l'Automobile-Club de France. — Les commissions de la Société d'encouragement. — Le Cercle. — L'œuvre de la Chambre syndicale de l'automobile. — L'ère ouverte au concours d'endurance. — Expositions. — Congrès. — Le Salon du Grand-Palais. — Rapide aperçu de l'industrie automobile en 1906 dans les pays étrangers. — Législation et circulation à l'étranger. — En France : la statistique ; l'exportation.

Les dix premières années de l'Automobile-Club de France

LE 16 janvier 1906, dans la bibliothèque de l'Automobile-Club de France, était dressée une table de vingt-huit couverts, autour de laquelle prenaient place ;

A la droite de M. le baron de Zuylen : MM. H. Menier, André Lehideux, Canet, Quentin-Bauchard, Berlier, Dufayel.

A la gauche de M. le baron de Zuylen : MM. le comte Récopé, Deutsch de la Meurthe, comte de La Valette, Pierre Giffard, Heilmann, Falconnet.

A la droite de M. le marquis de Dion : MM. de Rollepot, Rives, Paul Meyan, Bouton, A. Clément, Lemoine, Deligny d'Alosnes.

A la gauche de M. le marquis de Dion : MM. le marquis de Chasseloup-Laubat, G. Menier, Varennes, Louis Mors, Artigues, Collin, Thévin.

Quelques invités s'étaient excusés de ne pouvoir assister au banquet, parmi lesquels M. Max de Nansouty, l'un des tout premiers fondateurs, qui, retenu hors Paris, avait dû, à son vif regret, décliner l'aimable invitation qui lui avait été adressée.

MM. le baron de Zuylen et le marquis de Dion avaient pris l'initiative d'offrir ce banquet :

Il s'agissait de commémorer, par une réunion intime, le souvenir d'un certain dîner fait au restaurant Cubat, le 12 novembre 1895, par ces mêmes personnes, à l'issue de la séance de fondation de l'Automobile-Club.

A la vérité, il y avait quelques grands vides à la table de 1906, mais

d'autre part on y consacra officiellement la réconciliation des promoteurs de feu l'Union-Automobile, ex-Moto-Club, avec le puissant Automobile-Club de France.

Que de choses ont été faites depuis cette décade ! Que d'événements se sont déroulés, que de progrès ont été accomplis. Souvenons-nous donc :



LE MENU HISTORIQUE

L'Automobile-Club, une fois en possession de l'hôtel Pastoret que lui louait la Société propriétaire de l'immeuble, procède aussitôt à son aménagement, qu'il veut moderne, confortable, pratique.

L'éminent architecte, M. Rives, soumet au Comité un plan de réfection complet qui est agréé; dès octobre 1898, la pioche des terrassiers s'abat sur la formule surannée de l'antique demeure, ne respectant que la colonnade extérieure, façade à laquelle, de par une servitude du ministère des Beaux-Arts, il est interdit de toucher.

Les murs intérieurs sont jetés bas; les cours et les

communs deviennent un vaste garage.

Le chaos des toitures pointues s'aplanit, se nivelle. On édifie sur ce terre-plein... au quatrième étage, un jardin suspendu, à l'instar des merveilles de l'antique Babylone, et dont le mirifique agencement a dû faire tressaillir d'aise, dans son sarcophage, la reine Sémiramis!

Voilà donc la Société d'encouragement installée : salons, billards, bibliothèque, salles de réunions, d'escrime, restaurant, rien n'y manque !

Aussi, en juillet 1900, pend-on superbement la crémaillère pour célébrer l'achèvement définitif. Définitif? Pas encore.

L'année suivante, le Yacht-Club de France fusionne avec l'Automobile-Club de France.

C'est un apport de trois cents nouveaux membres qui vont, par leur présence, concourir à la prospérité sans cesse croissante de la grande maison des chauffeurs, et permettre à ceux-ci d'ajouter à leur couronne le chevron glorieux de la conquête pacifique du yachting, qui, demain, sera le yachting automobile!

Mais voici que les locaux, trop vastes à l'inauguration, deviennent trop étroits. Il faut encore s'agrandir!

Cette fois, le Cercle peut devenir « propriétaire ».

Il obtient de M. le baron Denis Cochin la cession de l'immeuble contigu, 8 place de la Concorde, qu'il achète 1 million, le 13 juin 1903, ce qui porte la superficie totale du terrain occupé par les locaux de l'Automobile-Club de France, en plein centre de Paris, à 2 100 mètres carrés, soit 1 300 pour l'hôtel Pastoret et 800 pour l'hôtel Cochin.

A l'heure présente, le premier étage du numéro 8, où se trouvent de nombreux salons, est à la disposition du Club, qui prend possession des autres étages, au fur et à mesure que les baux en cours viennent à expiration.

Convient-il de rappeler l'œuvre sportive entreprise et brillamment réalisée par l'Automobile-Club?

1896. Paris-Marseille. — 1898. Paris-Amsterdam. — 1900. Paris-Toulouse (Coupe Gordon-Bennett, Paris-Lyon). — 1901. Paris-Berlin (Coupe Gordon-Bennett, Paris-Bordeaux). — 1902. Paris-Vienne (Coupe Gordon-Bennett, Paris-Innsbruck). — 1903. Paris-Madrid. — 1904. Circuit de l'Argonne (éliminatoires). — 1905. Circuit d'Auvergne (éliminatoires et Coupe Gordon-Bennett). — 1906. Grand-Prix de l'Automobile-Club de France.

Nombreux concours de véhicules industriels, de voitures de villes, de fiacres électriques, d'accumulateurs, de carburateurs, etc.

Organisation depuis 1898, sous la haute direction de M. G. Rives, des Expositions de l'Automobile et du Cycle, d'abord aux Tuileries, ensuite au Grand-Palais des Champs-Élysées.

Ce rapide exposé donne une idée de l'œuvre formidable.

Mais, d'autre part, il est édifiant de constater qu'au fur et à mesure que se développe la Société d'encouragement, l'industrie automobile prend un essor en rapport direct avec cette extension.

En 1893, M. Levassor disait :

« C'est très joli, ces voitures automobiles, mais... personne ne veut les acheter!!! »

Propos curieux à rappeler à l'heure actuelle, et qui tend à prouver comme quoi tout le monde n'a pas le don de divination !

Mais il faut ajouter que l'heureux démenti donné par les faits aux paroles de M. Levassor procède de l'intelligente façon avec laquelle l'Automobile-Club a su attirer l'attention publique sur la locomotion nouvelle.

Sans les moyens modernes que la Société d'encouragement sut mettre en œuvre pour vaincre l'indécrottable « routine », il est à présumer que l'automobilisme aurait suivi la marche lente des chemins de fer, qui mirent quatre-vingts ans avant... de faire du quatre-vingt !

L'Automobile-Club a réalisé le complexe problème de grouper « tout le monde » autour de son drapeau. C'est quelque chose. C'est même beaucoup !

Les commissions de la Société d'encouragement

Il va sans dire que ce ministère des sports, que dirige, sous la présidence appréciée de M. le baron de Zuylen, un conseil d'administration et un Comité d'une quarantaine de membres, comprend plusieurs départements spécialisés dans l'étude de questions intéressant le sport et l'industrie.

Tout d'abord, il faut citer les deux commissions statutaires :

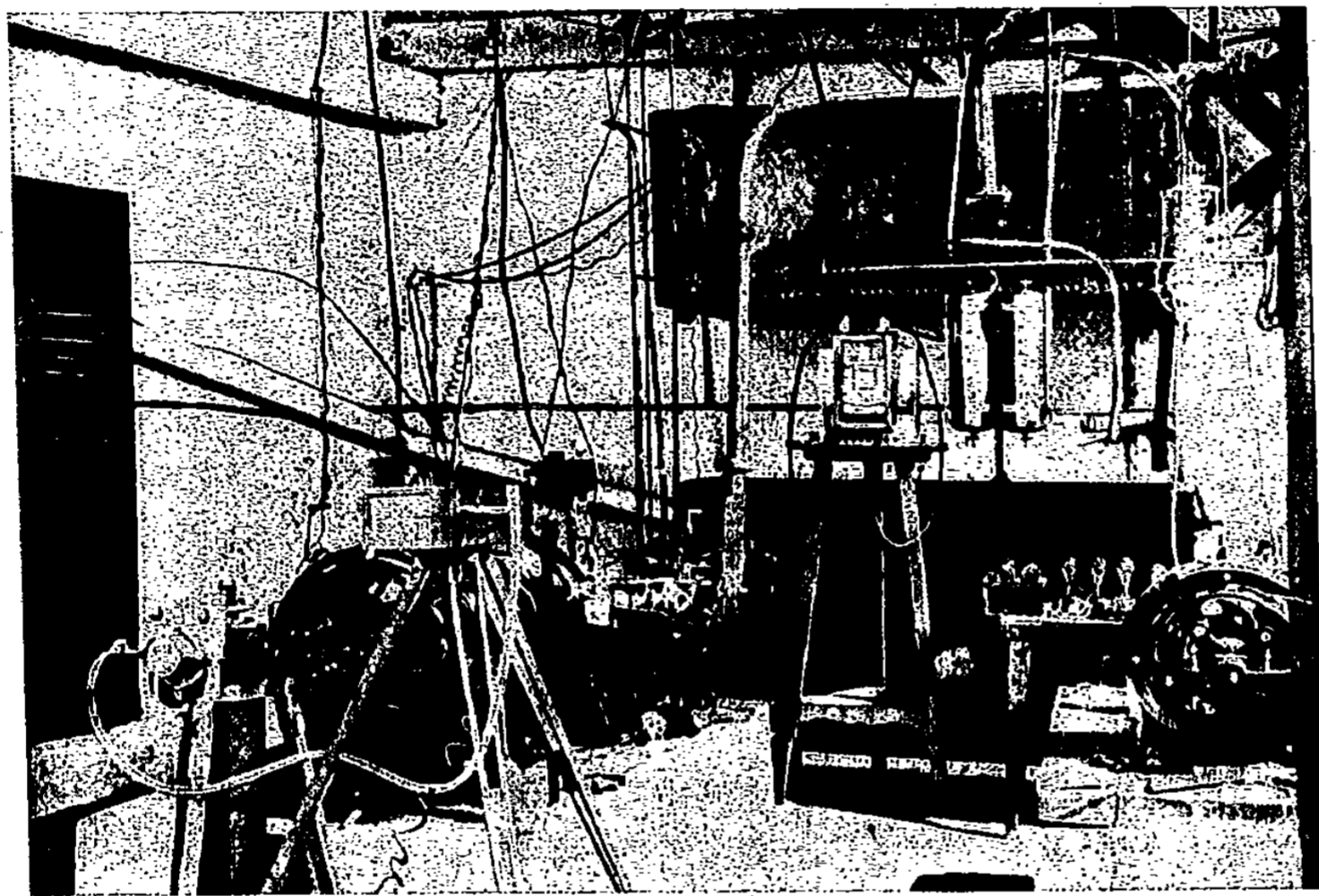
La *Commission du contentieux*, que préside M. Chenu, l'honorable et spirituel bâtonnier de l'ordre des avocats ; docte compagnie composée de jurisconsultes éminents qui se préoccupent de toutes les questions de droit intéressant l'automobilisme.

La *Commission technique*. Tout d'abord, elle fut présidée par M. Forestier qui, par son inlassable activité, lui donna une importance prépondérante ; à la mort du savant, qui, par sa simplicité cordiale et le piquant de son esprit, avait su s'acquérir toutes les sympathies, M. Loreau, un savant aussi, homme de bien et de haute valeur, d'une aménité parfaite, fut appelé à recueillir cette succession. L'autorité incontestée de M. Loreau donne désormais à la Commission technique une puissance considérable. Les travaux qu'elle exécute à son laboratoire sous la direction d'un habile ingénieur, M. Lumet, sont suivis avec intérêt. Le *Bulletin technique officiel* en perpétue le souvenir.

La *Commission sportive*, présidée par M. le chevalier de Knyff, l'une des plus en vue, assumait depuis sa fondation la responsabilité des prestigieuses organisations d'épreuves de vitesse : on lui doit la réglementation générale

des courses : elle nomme les chronométreurs officiels et homologue les records établis conformément aux règles par elle posées.

La *Commission de tourisme*, à la tête de laquelle se trouve M. Edmond Chaix, se préoccupe de toutes les questions intéressant le bien-être des automobilistes ; prépare des itinéraires au gré des membres du Cercle ; conseille, renseigne, recommande régions et hôtels, facilite les excursions en pays étrangers en délivrant des triptyques ; médite enfin, pour 1907, la



LE LABORATOIRE DE L'A. C. F.

création d'importants centres de tourisme dans les plus pittoresques régions de la France.

Les *services extérieurs* dirigés par M. Louis Dumontpallier sont le corollaire pratique et précieux de la Commission de tourisme. On y examine les demandes de panonceaux formulées par les hôtels et garages ; on y établit, chaque année, l'utile *Annuaire de route*, précieux guide de voyage d'une conception claire, d'une formule condensée qui fait honneur à son auteur.

La *Commission des concours et des fêtes extérieures*, l'œuvre du marquis de Dion, est de plus en plus appelée à un avenir considérable, à raison des tendances rationnelles de l'industrie qui s'orientent volontiers désormais vers les épreuves où la vitesse n'entre pas seule en ligne de compte dans le

classement : mise en valeur par l'organisation du concours de véhicules industriels de 1905, la Commission des concours, chargée depuis 1906 de l'établissement du calendrier sportif confirme la prépondérance de sa situation par la préparation des grands concours d'endurance.

La *Commission des expositions* a pour âme M. Gustave Rives. Rarement œuvre aussi gigantesque fut réalisée à la perfection comme celle entreprise par cette commission, dont le président fait preuve d'un dévouement et d'une activité inlassables. Les succès annuels des Salons de l'Automobile sont la juste et glorieuse récompense de cette ruche travailleuse qui concourt puissamment à l'essor de l'industrie automobile.

La *Commission du yachting automobile*, présidée par M. Henri Menier est enfin la filiale qui s'imposait, la locomotion mécanique ayant sur les fleuves, canaux et même la mer, un avenir intéressant.

Précieux collaborateurs de ces diverses commissions, sont les *chronométreurs officiels* qui, depuis la démission regrettée de M. Tampier, véritable organisateur dont le concours éclairé fut si longtemps précieux, officient à tour de rôle.

Ils sont au nombre de sept :

MM. Audistère, Hunziker, Gaudichard, de Perrodil, Richard, Riguelle, Salomon.

Mais à côté d'eux il faut encore citer et féliciter de leur inlassable dévouement à la cause sportive des personnalités telles que MM. Georges et Fernand Longuemare, Leprêtre, qui assument le plus souvent la tâche ingrate et fatigante de membres essentiellement actifs des jurys constitués à l'occasion des épreuves, organisées aussi bien par l'Automobile-Club que par les journaux sportifs, et savent, par leur haute correction, apla- nir bien des difficultés, tout en se conservant l'estime et la sympathie de tous.

Le Cercle

La puissante association, qui compte plus de deux mille cinq cents membres actifs, a de hauts protecteurs :

M. Emile Loubet, ancien président de la République française ; S. M. Édouard VII, roi de Grande-Bretagne et d'Irlande ; S. M. Léopold II, roi des Belges, S. M. Georges I^{er}, roi des Hellènes ; S. M. Carlos I^{er}, roi de Portugal ; S. M. Alphonse XIII, roi d'Espagne.

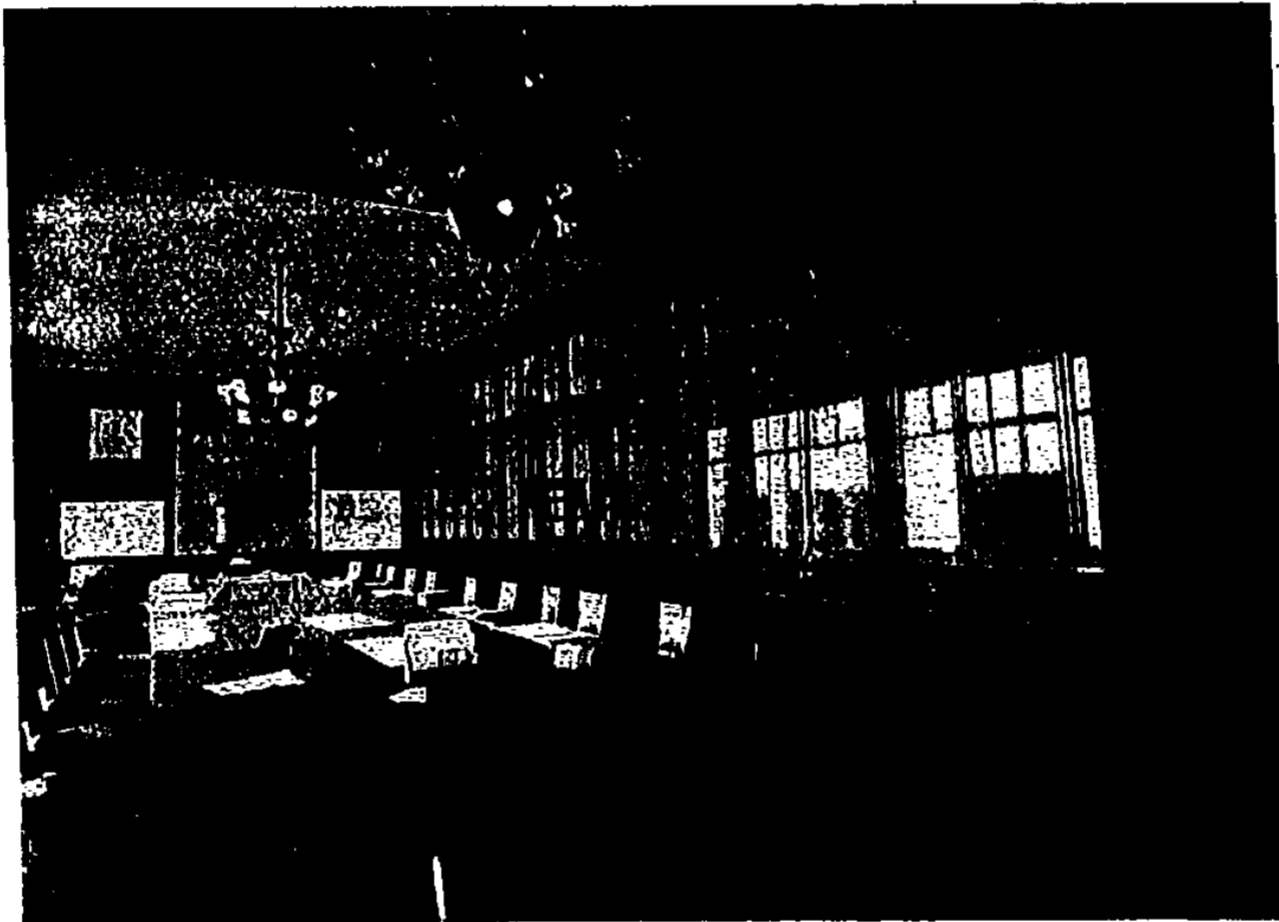
Ses présidents d'honneur sont :

MM. Marcel Deprez, membre de l'Institut, et Georges Berger, député de la Seine.

De nombreuses altesses royales et impériales, des présidents et vice-présidents d'Automobiles-Clubs étrangers ont accepté d'être membres d'honneur de l'Automobile-Club de France.

Quant au conseil d'administration, il est ainsi composé :

Président : M. le baron de Zuylen de Nyevelt de Haar; *vice-présidents* : MM. le marquis de Dion, Henri Menier, Edouard Muller; *secrétaires généraux* : MM. Alfred de Rollepote, Louis Dumontpallier; *trésorier-banquier* : M. André Lehideux-Vernimmen; *membres* : MM. Abel Ballif, le marquis de Chasseloup-Laubat, le comte de La Valette, le comte Récopé, Gustave Rives.



LA BIBLIOTHÈQUE DE L'A. C. F.

Une *Commission de la Bibliothèque*, où se centralisent toutes les publications concernant l'automobilisme, est composée de MM.

Louis Dumontpallier, La Chaise, Loreau, de Vesian, et la *Commission des jeux* est présidée par M. Édouard Muller.

Tous les ans, est organisé, sous l'experte direction de M. Zwiller, président de la *Commission des expositions de peinture et de sculpture*, un Salon artistique qui compte parmi les mieux appréciés; il existe, en outre, une *Commission de l'art précieux* que préside M. Lalique, enfin, — rien n'est à négliger, — sont *commissaires de table* : MM. le comte de Breuilpont, Ducasse, Dumontet, de Knyff, auxquels s'adjoignait de son vivant le regretté M. de Villepin.

Quant au personnel de l'Automobile-Club, indépendamment de l'aimable gérant M. Achard, de M. Ward, le secrétaire, des employés du secrétariat, il comprend :

Un professeur de billard, M. Planque; cinq employés au salon; un coiffeur; le grand chef cuisinier, M. Gautier; deux maîtres d'hôtel; quatorze marmitons, laveurs, plongeurs, etc.; un barman; deux sommeliers; deux brigadiers; vingt-deux valets de pied; onze grooms cyclistes; un concierge; un chauffeur (de calorifère); deux électriciens (un de jour, un de nuit); le directeur du garage, M. Vaquant; deux contremaitres (ateliers de réparations); six employés du garage.

C'est dire l'importance de la grande association qui collabore si puissamment au développement de l'automobilisme en France.



M. ALBERT, LE CONCIERGE DE L'A. C. F.
(GROOMS ET VALETS DE PIED)

L'influence prépondérante, aussi bien de l'Automobile-Club que de la Société d'encouragement, se fait, en outre, sentir à l'extérieur. Le Cercle compte plusieurs délégués en province et à l'étranger, enfin, certains de ses membres ont l'honneur d'avoir été choisis comme experts près les tribunaux, ce sont :

Près le Tribunal civil :
MM. Henry Binder, ingénieur; comte H. de La Valette, ingénieur des mines; F. M. Richard, ingénieur.

Près le Tribunal du commerce : MM. Édouard Hospitalier, ingénieur électricien; comte H. de La Valette, ingénieur des mines; Lucien Perissé, ingénieur E. C. P., et M. C. Jeantaud, décédé en décembre 1906.

Les avis de ces personnalités compétentes sont très écoutés par les tribunaux.

L'œuvre de la Chambre syndicale de l'automobile

Fondée en 1898 et poursuivant depuis cette époque son œuvre vulgarisatrice et de défense des intérêts commerciaux de ses membres, la

Chambre syndicale de l'automobile et des industries qui s'y rattachent est, de toutes les fédérations de ce genre, la plus active, la plus puissante.

Alternativement présidée par MM. le marquis de Dion ou M. Max Richard, son œuvre a été synthétisée sur deux vastes tableaux qui figurent à titre de glorieux document d'histoire, dans les locaux affectés, en l'hôtel de la Société d'encouragement, à la vaillante association qui, à l'heure actuelle, compte une quinzaine de sections diverses conformes aux diverses catégories d'industries et de commerces qui tiennent à l'automobilisme ¹.

(1) **Chambre syndicale de l'automobile et des industries qui s'y rattachent**

EXERCICE 1898-1899

Bureau. — Président d'honneur, baron Van Zuylen; président, comte de Dion; vice-présidents, Panhard, Jeantaud; secrétaire général, Thévin; trésorier, baron Rogniat; bibliothécaire-archiviste, Marillier.

Principaux travaux. — Constitution de la chambre syndicale. Statuts. Collaboration au règlement de circulation des automobiles. Collaboration aux règlements du régime des douanes. Projets de cours professionnels. Application de la loi sur les accidents du travail. Unification du pas des chaînes pour automobiles. Constitution d'une commission du contentieux.

EXERCICE 1899-1900

Bureau. — Président d'honneur, baron Van Zuylen; président, comte de Dion; vice-présidents, Panhard, Jeantaud; secrétaire, Thévin; trésorier, baron Rogniat, bibliothécaire-archiviste, Marillier.

Principaux travaux. — Discussion de l'impôt sur les voitures de louage. Discussion des tarifs de transports des automobiles. Organisation des fêtes de l'Exposition internationale et universelle de Vincennes. Discussion des modifications de la législation des tribunaux de prud'hommes. Arbitrage pour les tribunaux de commerce. Première communication sur l'application de l'alcool aux moteurs. Contribution à la campagne d'abaissement du prix du gaz.

EXERCICE 1900-1901

Bureau. — Président, comte A. de Dion; vice-présidents, Ch. Jeantaud, A. Clément; secrétaire général, H. Petit; trésorier, F.-Max Richard; archiviste, Diligeon.

Principaux travaux. — Collaboration à l'organisation des expositions au Grand-Palais des Champs-Élysées. Participation au cinquième Congrès des chambres syndicales. Discussion et démarche pour l'abaissement du prix de transport des automobiles sur les voies ferrées. Protection des droits des exportateurs d'automobiles dans les colonies françaises. Modifications au règlement sur l'application de la marche arrière dans les voitures. Démarche tendant à faciliter l'application de l'alcool dans les moteurs. Études sur la création des conseils de travail.

EXERCICE 1901-1902

Bureau. — Président, Ch. Jeantaud; vice-présidents, comte de Dion, A. Clément; secrétaire général, H. Petit; trésorier, F.-M. Richard; archiviste, E. Diligeon.

Principaux travaux. — Discussion de la grandeur et de l'application des numéros imposés par la préfecture aux voitures automobiles. Modifications au règlement de la préfecture concernant la circulation. Obtention des numéros volants pour les voitures à vendre. Nomination d'experts en douane. Contribution à l'organisation de la course Paris-Vienne. Unification des pièces de pneumatique. Unification des châssis d'automobiles. Unification des ferrures de lanternes. Unification des boîtes d'accumulateurs. Unification des prises de courant pour automobiles électriques. Unification des bougies d'allumage des moteurs. Modification des plaques portant les numéros pour les motocycles et les motocyclettes. Congrès de la Mutuelle-Transport. Étude des projets de caisse de retraites ouvrières.

EXERCICE 1902-1903

Bureau. — Président, F.-Max Richard; vice-présidents, Ch. Jeantaud, marquis de Dion; secrétaire général, E. Mors; trésorier, Lemoine; archiviste, Peugeot.

Principaux travaux. — Contribution à l'organisation des courses en 1903. Discussion des

L'ère ouverte aux concours d'endurance

La jeune Commission des concours de la Société d'encouragement qui avait déjà à son actif l'organisation de la manifestation — réussie — des

tarifs de transport sur les voies ferrées. Instance pour la classification de l'industrie automobile parmi les industries jouissant d'exceptions de durée de travail. Questions d'importations et d'exportations. Concours de photographie au Salon du cycle et de l'automobile. Campagne pour l'abaissement des peines frappant les contrevenants aux arrêtés de police sur la circulation des automobiles. Mesures facilitant l'entrée des touristes anglais en France. Participation au Congrès pour l'avancement des sciences à Montauban. Participation au premier Congrès de l'automobile de Dijon. Contribution à l'organisation de la course internationale de Paris-Madrid 1903. Participation au congrès général français des travaux publics. Participation au Congrès économique des emplois industriels de l'alcool. Obtention d'une réduction de 50 p. 100 sur les transports d'automobiles, accessoires et combustibles, destinés à la course Paris-Madrid sur les chemins de fer du nord de l'Espagne. Étude d'une nouvelle classification dans les courses d'automobiles (étude de la cylindrée). Participation à l'organisation du Salon de l'automobile 1902. Organisation des essais de circulation en automobiles par les membres du conseil municipal de Paris.



PLAQUETTE DE LA CHAMBRE SYNDICALE
DE L'AUTOMOBILE

(La Pratique automobile)

la Ville de Paris pour déterminer le modèle des voitures automobiles destinées à l'enlèvement des ordures ménagères. Contribution à l'organisation et participation au deuxième Congrès international d'automobilisme (Paris, 1903). Approbation des unifications étudiées par la Chambre syndicale. Obtention par la préfecture de police d'un tarif spécial pour les voitures de places automobiles. Subvention de 10 000 francs et contribution à l'organisation de l'Exposition de Saint-Louis, 1904 (groupe des transports).

EXERCICE 1904-1905

Bureau. — Président honoraire, marquis de Dion; président, F.-Max Richard; vice-prési-

EXERCICE 1903-1904.

Bureau. — Président honoraire, marquis A. de Dion; président, F.-Max Richard; vice-présidents, A. Peugeot, E. Mors; secrétaire général, Bocandé; trésorier, Lemoine; secrétaire-archiviste, G. Gobron.

Principaux travaux. — Participation aux travaux de la commission extra-parlementaire nommée par M. le ministre de l'intérieur, pour l'étude de la circulation des automobiles. Démarches ayant abouti à l'application de nouveaux tarifs de transports sur les voies ferrées. Contribution à l'organisation du Salon de l'automobile de 1903. Étude du concours organisé par

véhicules industriels, dans le nord de la France, en août 1905, devait, dès les premières heures de 1906, prendre une importance considérable.

Chargée d'établir le calendrier sportif de l'année, elle édictait, en outre,

dents, A. Peugeot et E. Mors; secrétaire général, Bocandé; trésorier, Lemoine; secrétaire-archiviste, G. Gobron.

Principaux travaux. — Contribution à l'organisation du concours de fourgons-automobiles, destinés aux transports des services de campagne et subvention de 3 000 francs. Contribution à l'organisation et participation à l'exposition internationale universelle de Liège 1905. Démarche ayant abouti à l'obtention de facilités douanières pour les propriétaires d'automobiles allant et venant sur les frontières de France. Création de sections professionnelles pour l'étude des questions intéressant particulièrement les diverses industries automobiles. Étude de l'unification des cotes de pièces détachées. Subventions à diverses œuvres. Participation aux travaux du comité d'étude pour l'exposition internationale des sport projetée pour 1907. Contribution à l'organisation du Salon de l'automobile de 1904. Participation au Congrès de la navigation automobile (Paris, 1904). Nomination des délégués à la commission sportive de l'A. C. F. Contribution à l'organisation de la course éliminatoire française de la course Gordon-Bennett et subvention de 5 000 francs. Participation à la course d'automobiles Delhi-Bombay. Contribution à l'organisation de la course de canots automobiles de Monaco et de Juvisy, 1901. Étude des programmes de concours : 1° des véhicules industriels; 2° des voitures électriques; 3° des voitures de tourisme, organisés par l'A. C. F. Subvention de 3 000 francs au concours de véhicules industriels de l'Automobile-Club de France. Contribution à l'organisation du concours de voitures de tourisme dite « Coupe des Pyrénées ». Nomination des experts en douane près la chambre de commerce de Paris. Contribution à l'organisation des courses de canots automobiles de 1905. Organisation d'un service d'arbitrages gratuits au tribunal de commerce du département de la Seine. Défense devant les tribunaux des constructeurs d'automobiles en matière de responsabilité pénale. Campagne pour la suppression de la contravention au vol et organisation d'une pétition. Étude de la situation des industries de l'automobile et du cycle. Établissement et publication d'une brochure : « Documents statistiques concernant les industries de l'automobile et du cycle. » Démarche pour l'admission temporaire des châssis envoyés en France pour y recevoir leur carrosserie.

EXERCICE 1905-1906

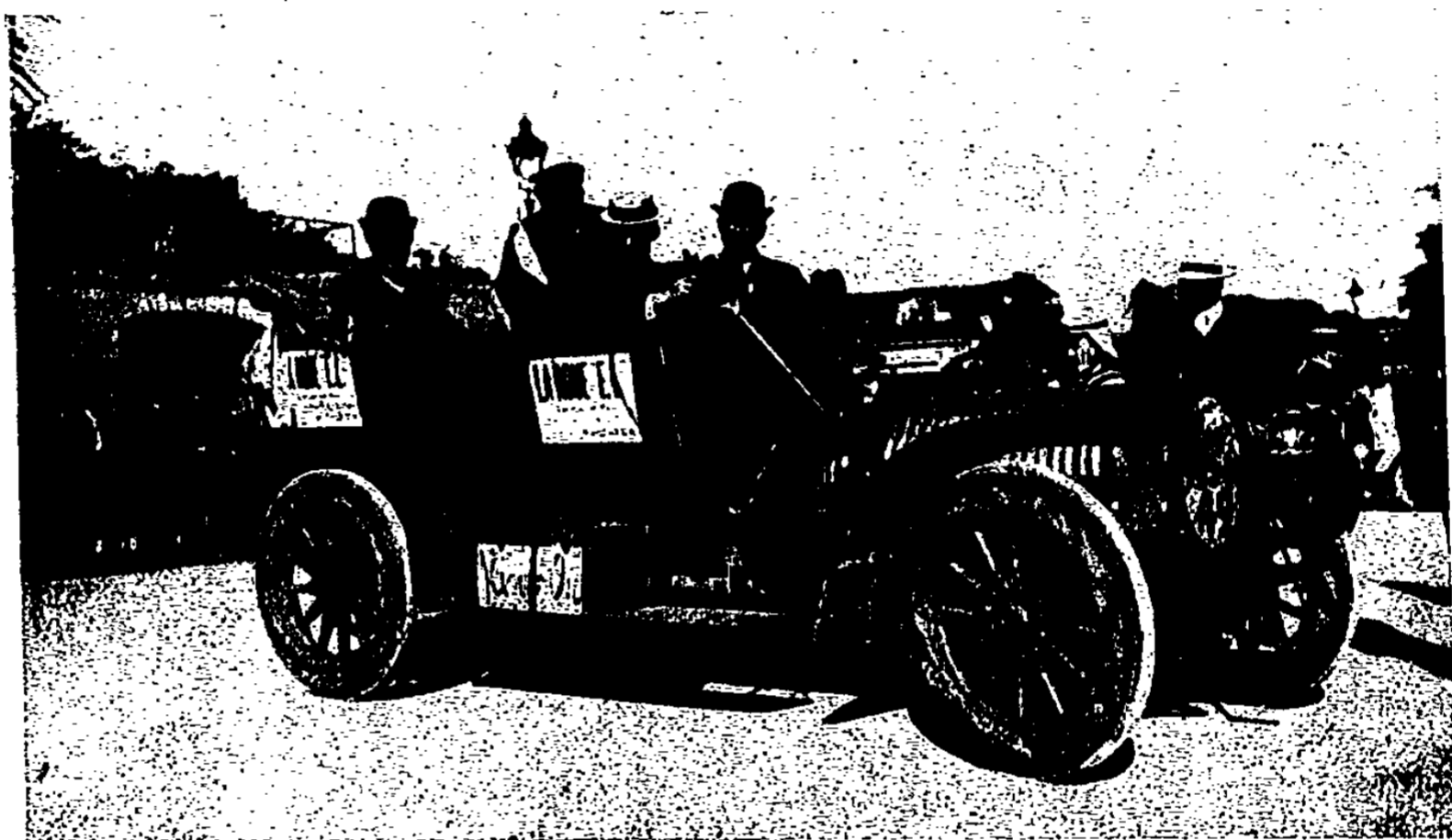
Bureau. — Président d'honneur, M. F.-Max Richard; président, marquis A. de Dion; vice-présidents, A. Peugeot, Mors; secrétaire général, Bocandé; trésorier, Desmarais; secrétaire-archiviste, G. Gobron.

Principaux travaux. — Démarche auprès du préfet de police au sujet de la réglementation des garages. Démarche auprès de la Compagnie de l'Est pour modifications au règlement d'accès dans les gares. Rapport sur le nouveau tarif douanier allemand. Contribution à l'organisation du cinquième Salon de l'automobile, du cycle et des sports de Bruxelles. Contribution à l'organisation de l'exposition internationale de Marseille. Unification des châssis d'automobiles. Contribution à l'organisation du Salon de 1905. Études sur la création d'une école de chauffeurs. Surveillance de l'application des tarifs d'expédition des voitures (discussions en provenant). Étude de la création d'une caisse de retraites pour les employés et ouvriers de l'industrie automobile. Nomination des délégués à la commission sportive de l'A. C. F. Contribution à l'organisation d'un concours de voitures électriques pendant l'année 1906. Création d'une médaille de la Chambre syndicale. Participation au congrès national de l'apprentissage industriel.

Subventions. — Subvention de 10 000 francs et contribution à l'organisation de l'exposition de Milan. Subvention de 4 000 francs et contribution à l'organisation du Circuit européen. Subvention de 4 000 francs et contribution aux travaux de la commission de tourisme de l'A. C. F. Subvention de 3 000 francs pour publication des travaux de la commission extra-parlementaire. Subvention de 500 francs à la ligue contre la poussière. Subvention de 500 francs à la Société de secours mutuels des mécaniciens conducteurs d'automobiles. Subvention de 500 francs à la Société française de prévoyance des employés du commerce du cycle et de l'automobile.

Sociétés auxquelles la chambre syndicale est affiliée. — Union des industries métallurgiques et minières. Alliance syndicale du commerce et de l'industrie. Mutuelle Transport. Chambre de commerce française de Londres. Chambre de commerce française de Montréal (Canada). Automobile mutuel, protection, association. Association française pour le développement de l'enseignement technique. Association française pour le développement de la propriété industrielle.

un règlement général des concours, spécifiant que tout club ou groupement, désireux d'organiser une épreuve de ce genre, pour obtenir le patronage de l'Automobile-Club devrait au préalable faire homologuer son règlement par elle, mais l'œuvre la plus importante de la Commission des concours fut, sans contredit, l'élaboration du programme de cette grande épreuve dont l'initiative était due à M. le marquis de Dion et qui allait



COUPE DU MATIN

LA ROUE ÉLASTIQUE EDMOND LÉVI

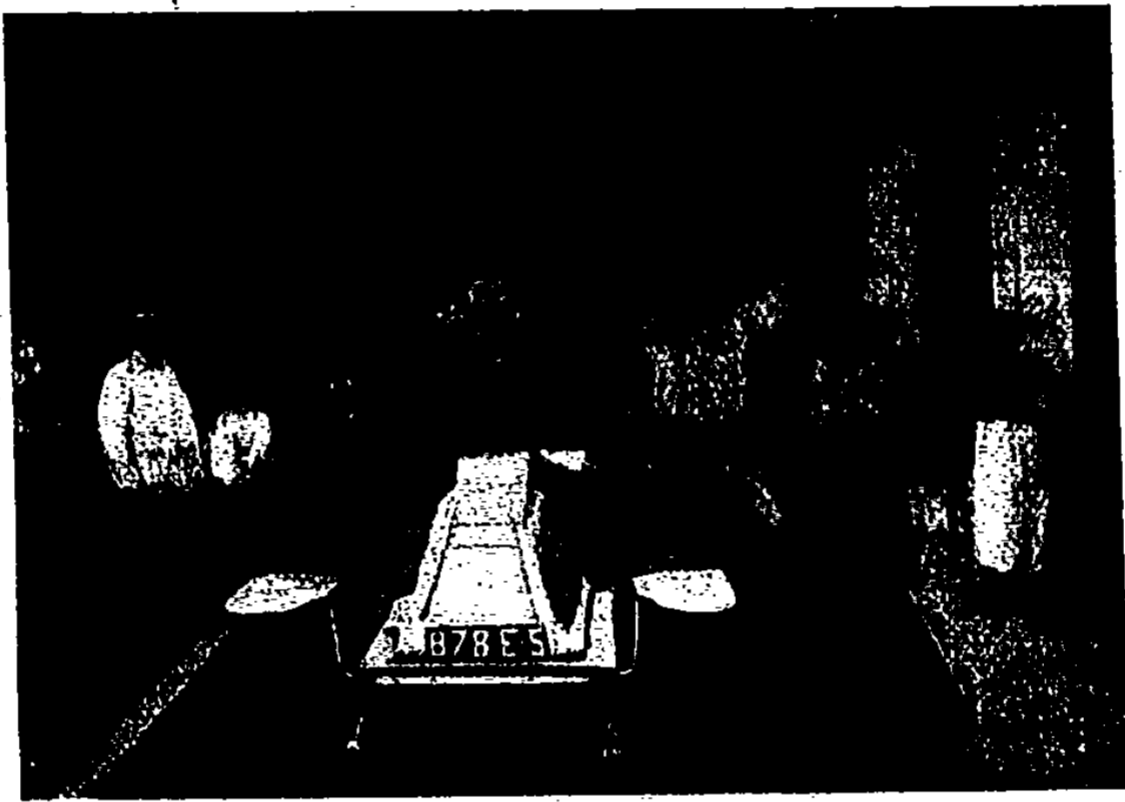
s'intituler : « Circuit européen, Concours international d'endurance pour véhicules automobiles. »

La manifestation prévue sur un itinéraire de 5 000 kilomètres, empruntait les routes françaises, italiennes, autrichiennes, allemandes et belges, passant par Limoges, Nîmes, Grenoble, Milan, Klagenfurth, Vienne, Berlin, Cologne, Liège et Reims.

Rien ne semblait devoir entraver le succès de cette épreuve, qui cependant n'eut pas lieu. Une malencontreuse grève éclatée au printemps dans les ateliers de construction bouleversa les projets des fabricants.

Quelques semaines après la date fixée pour ce Circuit, le journal *le Matin*, se souvenant fort à propos qu'il avait, en 1898, organisé un Tour de France très réussi, imagina de rééditer cette épreuve et, sous le nom de « Coupe du *Matin* », créa une importante manifestation d'endurance de

6 000 kilomètres à parcourir en vingt-sept jours. Cette épreuve, disputée en août 1906, réunit de nombreux concurrents : l'itinéraire en passait par toutes les plages et villes d'eaux de France avec pour départ et arrivée : Paris. Les marques de Dion-Bouton, Bayard-Clément, Darracq, entre autres, triomphèrent de cette gigantesque randonnée, qui fut aussi la course expérimentale des roues et des bandages. Dans la catégorie ouverte aux premières, on assista à la confirmation des qualités remarquables de la roue élastique Edmond Lévi, déjà révélée par le concours de *l'Auto*. D'autre part, le pneu antidérapant Vulcan fut seul de sa catégorie à couvrir les 6 000 kilomètres sans nécessiter la moindre réparation, véritable record qu'il sera de longtemps difficile à battre. Enfin, les antidérapants Samson dont était munie la généralité des voitures concurrentes allongè-



COUPE DU MATIN
LE PNEU ANTIDÉRAPANT VULCAN

rent encore, grâce à cette épreuve, la liste déjà conséquente de leur succès, les bandes B et S (Torrilhon) firent merveille sur les roues élastiques.

Du 3 au 8 septembre, se dispute, pour la première fois, l'année 1906, la Coupe d'Auvergne sur un Circuit pittoresque de 937 kilomètres, parcours en cinq étapes : Clermont-Ferrand, Vichy, Le Puy, Aurillac, Brioude et Clermont-Ferrand. Les voitures Gobron se taillent une large part du succès ayant avec Rigoly, Darest, Faroux, Jean Gobron, le baron Eynard, les quatre premières et la sixième place du classement général.

L'hiver approche. Profitant des derniers beaux jours, *l'Auto* organise une promenade de tricars à Compiègne : un concours littéraire et photographique, qui classe les concurrents, donne la première place *ex æquo* à Schweitzer (tricar Austral) et à Mlle Lucy Niolet.

Quinze jours après, *l'Auto*, encore, convoque les voitures automobiles antérieures à 1900 à une excursion qui ne dépassera pas Ville-d'Avray. Et

les « Vieux-Tacots » sont une quarantaine à gravir superbement la côte de Suresnes.

Enfin, à la veille du Salon, la Commission des concours crée l'intéressante épreuve de tourisme dite « de régularité », Paris-Monte-Carlo, où l'on retrouve les vaillantes de Dion-Bouton et les robustes Bayard-Clément.

En juin, l'A. C. du Nord avait mené à bien un concours de véhicules industriels dont triomphait Eugène Brillié, l'éminent constructeur des autobus. Plus tard, en novembre, l'état-major de l'armée institue un concours militaire de véhicules industriels Paris-Marseille, auxquels prennent part de nombreux camions et omnibus, dont les nouveaux engins Darracq-Serpollet, et où les bandes américaines B et S (Torrilhon) confirment leurs qualités de souplesse et d'endurance. A cette occasion, paraît le premier numéro d'une revue spéciale de la locomotion industrielle, *le Poids lourd*, qui, de l'avis unanime, vient absolument à son heure et promet d'être l'organe officiel de l'automobilisme utilitaire¹.

Expositions. — Congrès. — Le Salon du Grand-Palais

Avec le début de l'année, s'ouvre l'ère accoutumée des expositions, congrès, Salons où l'automobile occupe naturellement la place prépondérante.

A Turin, se tient, du 3 au 13 février, une exposition intéressante, et peu après, à Milan s'ouvrira, à la manifestation internationale locale, un congrès automobile. De nombreux délégués français s'y rendront, et présenteront de précieux rapports : MM. Jeantaud traitera des voitures électriques; Serpollet, de la vapeur; Kellner, de la carrosserie; Léon Ferrus, des roues élastiques, et Lumet rendra compte d'expériences techniques de laboratoire. A l'instar du dernier Salon parisien, l'exposition de Milan sera desservie par des omnibus automobiles Darracq-Serpollet, mais cette grandiose manifestation s'achèvera malheureusement dans les flammes; l'incendie ne distingue pas!

Pendant le premier semestre 1906, nous avons des Salons partout : au palais du Cinquantenaire à Bruxelles (organisateur : comte Jacques de Liedekerke), au Crystal Palace de Londres, puis à l'Agricultural Hall

1. *Le Poids lourd*, revue mensuelle de la locomotion industrielle automobile et des transports en commun, fondée en novembre 1906, par MM. Ch. Faroux, Jacques May, Pierre Souvestre, L. Angebault et MM. H. Dunod et E. Pinat, éditeurs.

(Cordingley). M. Emgeyta aménage à Genève au bâtiment électoral le deuxième Salon suisse en avril; ce même mois, autre exhibition à Budapest.

A Marseille, une section dans l'Exposition nationale coloniale est ouverte à l'automobilisme. Il en est de même à l'exposition textile de Tourcoing; avec octobre s'organise à Béziers un Salon automobile dont l'intérêt est corsé par un concours préalable de voitures de tourisme.

Enfin, M. G. Rives annonce les préparatifs de la neuvième Exposition de l'automobile et du cycle au Grand-Palais. Elle sera particulièrement grandiose.

Les Serres de la Ville de Paris, devenues trop petites, seront avantageusement remplacées par des baraquements élégants et confortables établis sur l'esplanade des Invalides. Ces annexes couvriront à elles seules une surface de 30 000 mètres carrés; on y placera les véhicules industriels, les machines outils, le matériel de construction et d'outillage pour la fabrication des automobiles et des cycles, les combustibles (huiles, essences minérales, alcools, gaz, acétylènes), la navigation, l'aérostation. Loin de rendre problématique l'équilibre du budget du Salon 1906, ces projets obtiennent une telle faveur dans les milieux industriels que l'on peut escompter de brillantes recettes, en dépit des lourdes dépenses à assumer.

Les candidatures aux emplacements sont si nombreuses qu'il faut réduire les surfaces demandées par les exposants; supprimer, pour ainsi dire, les « à-côtés », tels que la section de peinture. Toutefois, M. G. Rives imagine une exposition rétrospective du cycle qui obtiendra le plus vif succès. Dans la grande nef du Grand-Palais se dressent les stands luxueux des premières marques de construction automobile; les galeries du



AFFICHE DE LA 9^e EXPOSITION INTERNATIONALE
D'AUTOMOBILES
(GRAND - PALAIS)

premier étage, réservées aux fabricants d'accessoires, sont encombrées d'exposants dont les produits méritent la plus minutieuse attention.

... Et ce Salon de décembre 1906 s'ouvre dans un éblouissement merveilleux de splendeur, inondé de lumières, assailli par les visiteurs plus pressés que jamais.

Quelle consécration de cet incomparable essor de l'industrie qui poursuit à pas gigantesques, triomphalement, sa course à l'avenir !

Rapide aperçu de l'industrie automobile en 1906 dans les pays étrangers

Suivant l'exemple de la France, et bénéficiant du prodigieux élan donné par notre pays à l'industrie automobile, les nations étrangères avancent aussi à pas de géants dans cette voie du progrès, à un tel point qu'après avoir été nos tributaires, elles menacent, dans un avenir relativement peu éloigné, de subvenir elles-mêmes à leurs besoins, même de nous faire une certaine concurrence sur notre propre terrain.

Certes, nous vendons toujours beaucoup à nos voisins ; l'Angleterre, notamment, qui importe en 1905, cinq mille six cent vingt-deux véhicules, représentant 2 438 000 livres sterling, s'est principalement adressée à nous. Ce sera longtemps encore une bonne cliente. Toutefois, d'importantes usines automobiles y prospèrent. La compagnie Daimler accuse un chiffre d'affaires impressionnant. Les Napier, mises en valeur depuis la victoire d'Edge dans la Coupe Gordon-Bennett, sont estimées du public anglais. Les usines Wolseley, de Birmingham, apportent à la fabrication des châssis le fruit d'une longue expérience de la construction mécanique. Humbert, Beeston, populaires dans les cycles, se font connaître dans l'automobilisme. Argyll, Siddeley, Rolls-Royce, sont encore des maisons importantes. Quant au véhicule industriel, il occupe en outre-Manche une situation prépondérante, grâce aux efforts de la Self Propelled Traffic Association.

L'Allemagne, berceau des Otto, Daimler, Maybach, Carl Benz, après avoir vu naître et s'expatrier — industriellement parlant — les promoteurs de l'automobilisme moderne, a rappelé dans son sein ses enfants, leur a fait bon accueil. La fabrication des voitures mécaniques a pris, vers 1901, un essor auquel l'empereur Guillaume n'est pas étranger.

La maison Benz, appelé Benz-Parsifal, en 1903, pour différencier les nouveaux modèles des anciens, puis redevenue la marque Benz, à la

demande des héritiers de Richard Wagner que scandalisait cette appellation, est, avec la Société Mercedes, l'une des plus puissantes fabriques d'Allemagne; Cannstadt où se construisent les Mercedes, Mannheim où l'on établit les modèles Benz, sont des centres industriels dignes de s'appeler Coventry, voire même Suresnes ou Puteaux !

L'Allemagne qui, en 1903, introduisait 1 701 quintaux métriques de châssis mécaniques en France, quadruple ce chiffre en 1905 !

Peu florissante jusqu'à ces dernières années, l'industrie automobile prend un essor formidable en Italie, à dater du jour où ce peuple d'artistes se révèle essentiellement mécanicien — grâce aussi peut-être au concours de nos ingénieurs français ?

Toujours est-il que la Société des automobiles de Turin, Fiat, nom symbolique, après avoir éprouvé quelques déboires au lendemain de sa fondation (1899), se ressaisit à la suite de succès à Brescia, au mont Cenis. Elle fabrique des engins de course, dangereux concurrents pour les nôtres, crée des succursales un peu par tout le monde, prospère enfin superbement aujourd'hui. La marque Itala se révèle soudain.

Les maisons Bianchi, Isotta Fraschini attirent l'attention sur leurs produits de qualité indiscutable. Les ateliers Züst, d'Intra, bénéficient de la même popularité et, si l'importation de voitures étrangères augmente en Italie, l'exportation, d'autre part, dans un laps de temps de six années, passe de six voitures, représentant 36 000 liras, en 1900, à deux cent cinquante-sept voitures, représentant 2 784 000 liras à la fin de 1905 ? Une inquiétante concurrente pour nous, que l'Italie !

Paris-Vienne avait popularisé en Autriche l'automobilisme, que l'ancienne maison Lohner étudiait et perfectionnait déjà depuis longtemps. Un des fils de Daimler établit en Autriche une succursale des Mercedes allemandes et ces voitures sont appréciées du noyau de chauffeurs viennois que séduisent également les voitures mixtes Lohner-Porsche et les électriques Lohmayer.

Très favorable à l'automobilisme, l'industrielle Belgique est une ruche prolifique et accueillante. De janvier à juin 1905, elle importe et exporte pour 2 millions environ de châssis. Les marques Germain, Pipe, Herstal, Minerva, jouissent d'une réputation parfaite.

La Hollande, excellente cliente de la Belgique, a aussi sa marque nationale, les voitures Spyker, et la Suisse, paradis des machines de précision, des bonnes montres et des horloges indérégtables, est illustrée par

les savants travaux et les ingénieuses constructions des frères Dufaux.

L'Espagne est tributaire encore de la France principalement et des autres nations possédant des usines d'automobiles.

Toutefois, à ce propos, il est bon de signaler que la plupart des contrées, nos voisines, ont indépendamment de leurs modèles originaux, fait souvent appel aux brevets français. Les voitures Darracq sont construites en Angleterre. Les Bayard-Clément en Italie (Diatto-Clément), les Rochet-Schneider, en Italie, aussi sous le nom de Florentia, et en Suisse sous la désignation de voitures Martini, etc., etc.

Et désormais si nous jetons un coup d'œil par delà l'Atlantique, il apparaîtra que depuis *l'Éruktor Amphibolis* d'Oliver Évans, en 1804, les Américains ont considérablement progressé. Ce sont les marques Locomobile, Pope Toledo, Christie, Stanley, Duryéa, etc., qui prétendent concurrencer les voitures françaises importées. Les récentes Thomas ont de l'avenir aux États-Unis, encore qu'elles soient peut-être d'une origine américaine douteuse. Néanmoins, nos produits européens bénéficieront longtemps encore des faveurs de la clientèle du nouveau monde. Panhard-Levassor, solidement établi à New-York, n'est pas près d'être détrôné.

Législation et circulation à l'étranger

L'activité des Automobiles-Clubs d'une part, l'état des prescriptions légales de l'autre, sont des éléments qui influent considérablement sur le développement de l'automobilisme dans un pays.

L'essor fut donné en Italie par des sportsmen appartenant à l'aristocratie, encore que la vitesse maximum tolérée, soit de 25 kilomètres à l'heure.

L'Angleterre, qui permet aujourd'hui 32 kilomètres en rase campagne, fut mise en retard par les prohibitifs « Locomotives Acts », dont triomphèrent Sir David, Salomon et ses amis.

La Belgique, le Danemark, le Portugal, l'Espagne ont adopté la législation française, sinon partagé, en tout état de cause, notre sympathie pour les grandes vitesses et les courses.

La vitesse n'est pas limitée en Autriche.

L'Allemagne n'a point encore édicté de réglementation définitive. Aux États-Unis, la loi varie avec les États de la Confédération. Quant à la Suisse, sa configuration spéciale excuse, jusqu'à un certain point, sans toujours le justifier, son rigorisme !

D'autre part, dans bien des pays, on s'est préoccupé de la détérioration que pourraient causer les automobiles aux voies publiques et aux ouvrages d'art et on a cherché à la prévenir par des prescriptions limitatives du poids des véhicules ou du poids des chargements.

Le rapport de M. Gaston Menier, député, sur *la législation étrangère concernant les véhicules à traction mécanique*, contient à cet égard ces précieux renseignements :

Le poids maximum réglementaire de chargement *net* est fixé par le règlement général belge de 1899, à 10 000 kilos pour les voitures à quatre roues, et à 7 000 kilos pour les voitures à deux ou trois roues.

La loi danoise du 15 mai 1903, sur la circulation des automobiles décide que les automobiles ne seront autorisées à circuler que si leur poids total, chargement compris, n'excède pas 6 000 kilos sur les grandes routes et 4 000 kilos sur les petites routes.

Suivant la législation anglaise (1896) les automobiles *à vide* ne peuvent avoir un poids supérieur à 3 050 kilos et à 4 066 pour les véhicules formant un train. Enfin, l'Italie a maintenu pour les automobiles, dans son récent règlement général, la limitation de poids dont le maximum est de 2 500 quintaux par essieu.

Il n'est pas encore question, en France, d'apporter des restrictions à la législation en cours ni de renoncer à l'immense progrès de la liberté de chargement réalisée par la loi du 30 mai 1851 sur la police du roulage.

Toutefois, il est à redouter que la vulgarisation des services publics automobiles sur route n'influence fâcheusement le sol de certaines voies et que l'administration des ponts et chaussées ne formule à cette occasion des doléances.

Si cela se produit, il sera opportun, dès lors, de rappeler aux ingénieurs cette sage parole de leur prédécesseur, M. l'ingénieur Le Rond qui, commentant la législation française relative à la circulation, écrivait :

C'est la route qui doit être établie d'une manière assez résistante pour supporter la circulation et non la circulation qu'il convient de limiter pour ne pas fatiguer la route.

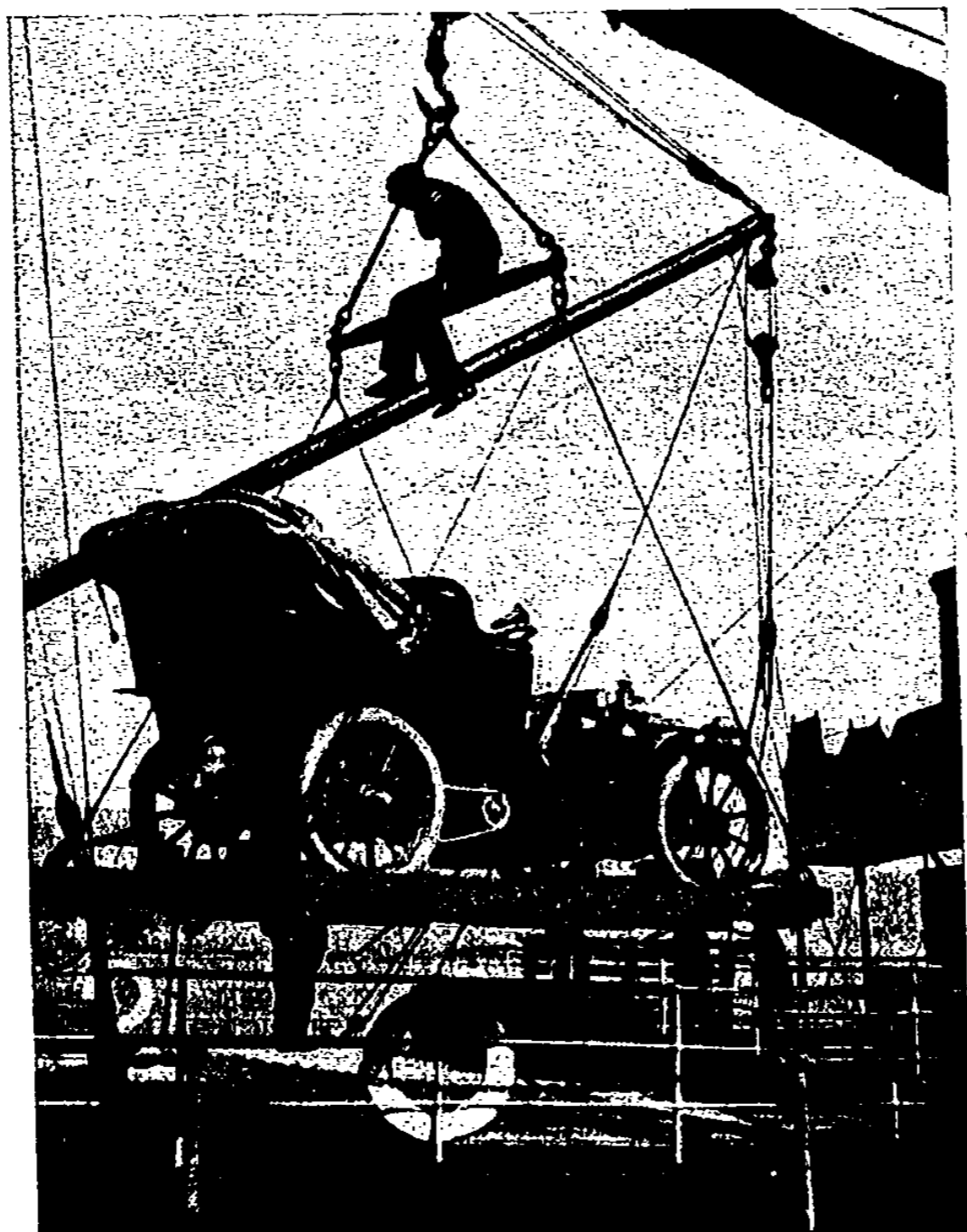
M. Hennequin ajoutera plus tard :

Un régime d'exception au regard des véhicules à traction mécanique et le retour à des pratiques de contrôle vexatoires et surannées ne se justifieraient pas par le seul motif que la loi de 1851 n'avait pu prévoir la circulation automobile. La science de nos ingénieurs, qui est à la hauteur de toutes les tâches, secondée par les efforts éclairés des constructeurs, pourvoira à tous les besoins nouveaux !

En France : la statistique, l'exportation.

En dépit du développement de l'industrie automobile à l'étranger, notre prépondérance demeure néanmoins, jusqu'à présent, indiscutable,

indiscutée. C'est devenu presque un lieu commun que de dire que l'essor prodigieux du mouvement automobile en France et la perfection de la fabrication nationale nous ont assuré une place incomparable sur le marché mondial. Alors que tant d'autres branches de notre industrie ne luttent qu'à grand'peine contre la concurrence étrangère, nous ne nous



L'EXPORTATION I

connaissons guère de rivaux sérieux en locomotion, et, non contents de fournir, à peu près exclusivement la clientèle française, nos constructeurs luttent avantageusement contre les concurrents étrangers sur le propre sol de ces derniers.

Du jour où un désœuvré quelconque s'avisait de compter les véhicules automobiles qui, dans un laps de temps déterminé, passaient sur une route, la statistique était née.

La statistique automobile est cependant délicate, complexe à établir : ce sport fantaisiste ne permet guère d'induire son développement à l'avance. Celui-ci dépend un peu du « bon plaisir des gens ».

L'automobilisme, au point de vue industriel, est encore trop à sa genèse pour qu'il soit possible, sinon, de lui prédire un brillant avenir, du moins de formuler l'orientation de cet avenir.

Néanmoins, nous renverrons toujours les amis de la documentation scrupuleuse au magistral rapport de M. Hennequin, qui, le premier, sut établir une classification entre les diverses catégories d'automobiles, déterminer leur localisation respective dans les diverses régions de la France, faire ressortir enfin le pourquoi de ces choses...

On avait constaté... au col du Lautaret (2000 mètres environ au-dessus

du niveau de la mer) le passage, en 1900, de 35 automobiles. Le nombre des voitures abordant cette redoutable passe fut de 150 l'année suivante.

Il y en eut 1 000 en 1902.

D'autre part, jusqu'à la fin de 1903, le service de l'octroi constatait la sortie de Paris de l'essence employée par les chauffeurs, sur de petits carnets fournis par ces derniers. A partir de 1904, cette constatation fut faite sur un imprimé fourni par l'administration et distribué aux différents postes de sortie, par blocs de cinquante imprimés.

Facilement et exactement renseigné, on fut, dès lors, à même de constater qu'il est sorti, par exemple, par la porte de Châtillon :

En 1904, 6 200 automobiles.

En 1905, 8 100 —

Soit, une augmentation, pour 1905, de 1 900 voitures!

La porte de Châtillon n'est pas la plus courue, tant s'en faut; au demeurant, la constatation n'a d'autre intérêt que de prouver une fois de plus que quelle que soit la nature du recensement auquel on se livre, il apparaît toujours une progression constante, dès qu'il s'agit de dénombrement automobile d'une année à l'autre :

M. Hennequin, recherchant dans quelles conditions et quelles proportions s'est produit de 1899 à 1905 l'accroissement du nombre des automobiles, constate :

L'accroissement du nombre d'automobiles s'établit ainsi :

Campagnes	7 399	soit	1 277	p. 100	par rapport au nombre de 1899.
Villes sans Paris . . .	8 674	—	1 064	—	—
Paris	3 772	—	1 312	—	—

L'accroissement proportionnel pour chaque catégorie de villes ressort aux quotités ci-dessous :

Villes comptant plus de 40 000 habitants	1 169	p. 100
— — de 40 à 20 001 —	1 180	—
— — de 20 à 10 001 —	1 036	—
— — de 10 à 5 001 —	842	—

D'autre part, la répartition géographique des automobiles serait la suivante.

Le département de la Seine, qui compte à lui seul 4 627 automobiles, éliminé, on se trouve en présence de 16 827 véhicules, fournis par quatre-vingt-six départements. La moyenne idéale serait donc cent quatre-vingt-seize automobiles par départements.

Prenant cette moyenne comme terme de comparaison, M. Hennequin

constate qu'elle est dépassée dans trente-trois départements, non atteinte dans les cinquante-trois autres¹.

Les automobiles sont, pour la moyenne partie, concentrées dans un groupe compact partant de l'extrémité nord de la France, jusqu'à la Loire qui forme une légère séparation, assez nette entre les deux catégories de départements. Mais la Bretagne, à l'exception de la Loire-Inférieure; et les deux départements limitrophes, l'Orne et la Manche, se détachent de ce groupe et figurent parmi les départements où le nombre des automobiles est inférieur à la moyenne générale de cent quatre-vingt-seize.

Il en est de même à l'est pour une bande perpendiculaire formée des sept départements suivants : Ardennes, Meuse, Haute-Marne, Haute-Saône, Belfort, Jura, Ain, auxquels viennent s'ajouter les deux Savoies.

On rencontre encore, dans la région méridionale, un groupe de trois départements (Hérault, Gard, Bouches-du-Rhône), où le nombre des automobiles excède la moyenne.

Enfin, dans la vaste région centre, sud-ouest et sud, délimitée au nord par la Loire et à l'est par le Rhône et comptant trente-deux départements, un seul, la Gironde, possède un nombre d'automobiles supérieur à la moyenne.

Voilà en ce qui concerne l'automobilisme à l'intérieur de la France. Si nous envisageons la situation au point de vue « exportation », elle apparaît également satisfaisante.

On a dit qu'à la fin de 1905 l'exportation avait atteint, en valeur marchande le chiffre considérable de 100 265 000 francs, ce qui est peut-être exagéré, le tableau du commerce et de la navigation, publié par l'admi-

1. Liste des trente-trois départements ayant plus de cent quatre-vingt-seize automobiles de déclarées dans leur ressort : 1. Seine-et-Oise (1 154). — 2. Nord (676). — 3. Seine-Inférieure (664). — 4. Bouches-du-Rhône (571). — 5. Rhône (549). — 6. Seine-et-Marne (456). — 7. Marne (418). — 8. Eure (413). — 9. Somme (380). — 10. Alpes-Maritimes (359). — 11. Oise (359). — 12. Gironde (342). — 13. Aisne (325). — 14. Pas-de-Calais (312). — 15. Indre-et-Loire (294). — 16. Maine-et-Loire (284). — 17. Loire (280). — 18. Loiret (280). — 19. Isère (275). — 20. Aube (266). — 21. Sarthe (266). — 22. Saône-et-Loire (261). — 23. Hérault (248). — 24. Vosges (241). — 25. Doubs (246). — 26. Loire-Inférieure (235). — 27. Meurthe-et-Moselle (232). — 28. Gard (221). — 29. Eure-et-Loir (220). — 30. Calvados (217). — 31. Yonne (212). — 32. Côte-d'Or (206). — 33. Loir-et-Cher (205).

Départements ayant moins de cent quatre-vingt-seize automobiles.

34. Vaucluse (194). — 35. Aude (189). — 36. Puy-de-Dôme (186). — 37. Allier (178). — 38. Var (174). — 39. Ardennes (164). — 40. Vienne (161). — 41. Charente (154). — 42. Orne (152). — 43. Cher (146). — 44. Meuse (146). — 45. Ille-et-Vilaine (144). — 46. Haute-Garonne (143). — 47. Drôme (141). — 48. Charente-Inférieure (141). — 49. Aisne (137). — 50. Lot-et-Garonne (131). — 51. Basses-Pyrénées (130). — 52. Deux-Sèvres (125). — 53. Jura (118). — 54. Nièvre (118). — 55. Haute-Saône (117). — 56. Tarn (115). — 57. Dordogne (112). — 58. Indre (112). — 59. Finistère (110). — 60. Haute-Marne (107). — 61. Pyrénées-Orientales (96). — 62. Manche (95). — 63. Vendée (95). — 64. Haute-Vienne (94). — 65. Ardèche (93). — 66. Territoire de Belfort (92). — 67. Gers (89). — 68. Mayenne (77). — 69. Côtes-du-Nord (72). — 70. Savoie (68). — 71. Morbihan (59). — 72. Aveyron (56). — 73. Creuse (55). — 74. Landes (55). — 75. Hautes-Pyrénées (53). — 76. Tarn-et-Garonne (41). — 77. Haute-Loire (36). — 78. Lot (32). — 79. Haute-Savoie (31). — 80. Corrèze (23). — 81. Ariège (21). — 82. Hautes-Alpes (20). — 83. Cantal (16). — 84. Basses-Alpes (13). — 85. Lozère (9). — 86. Corse (4).

nistration des douanes, donnant un total un peu inférieur, puisque, d'après lui, l'exportation n'excéderait pas 94 921 730 francs.

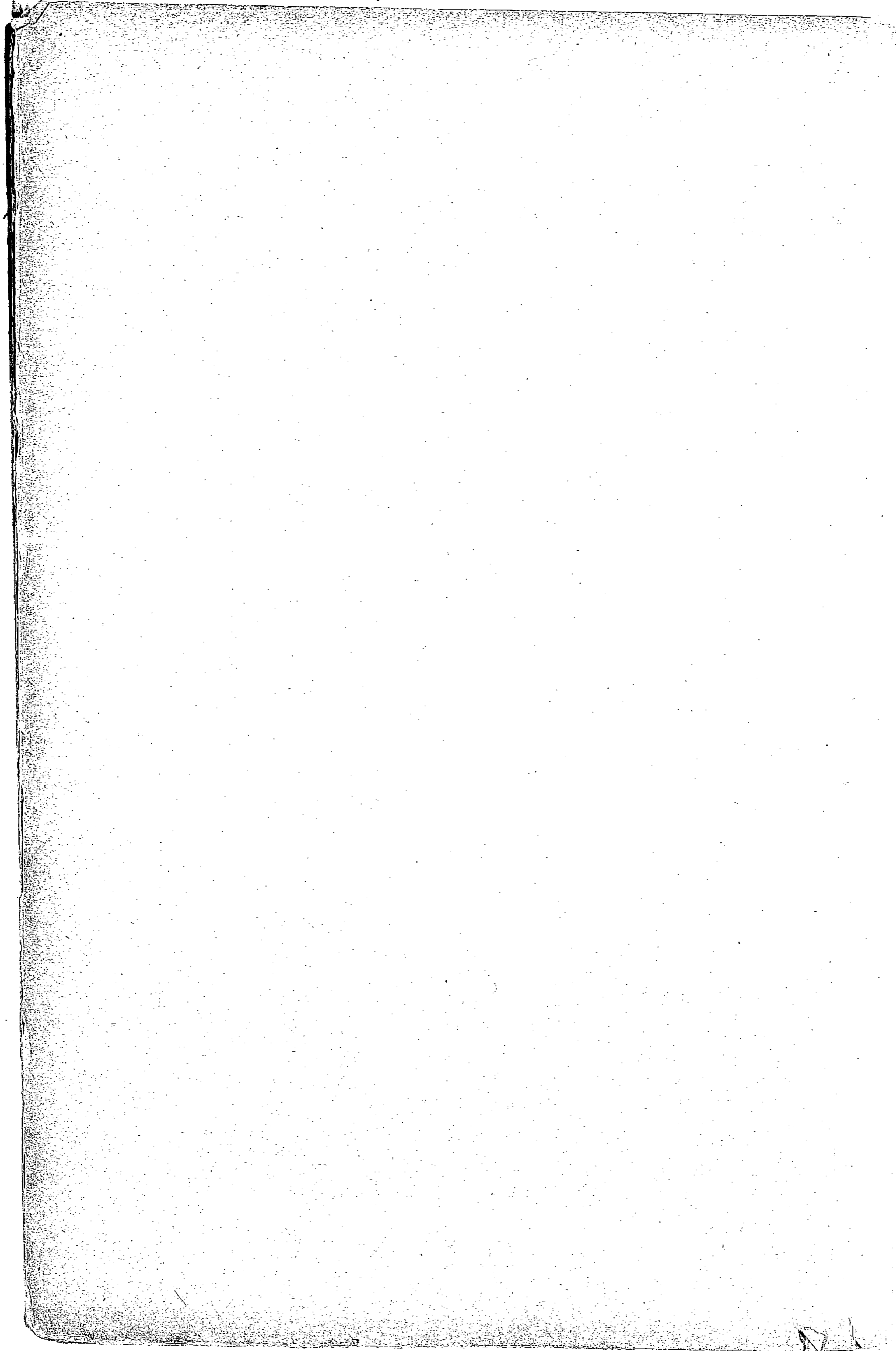
Peu importe, la différence est sans importance, et il est absolument certain qu'en 1906 les 100 millions seront dépassés.

Si l'on considère que le commerce *total* d'exportation pour la France s'est élevé seulement à près de 5 millions de francs, il en résulte que l'automobilisme tient une place considérable dans la statistique de notre expansion à l'étranger.

Quant à l'habituelle progression d'année en année, le tableau ci-dessous en donne, au point de vue exportation, un exemple convaincant :

TABLEAU DES EXPORTATIONS FRANÇAISES

PAYS de destination.	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905
Angleterre	569 070	910 520	2 520 520	8 312 880	19 189 930	31 677 100	44 864 250	56 131 910
Allemagne	"	482 290	1 003 910	1 163 360	1 859 420	5 391 970	7 232 110	9 848 000
Belgique	201 710	484 660	573 530	1 161 600	2 043 820	3 678 630	4 871 210	6 350 930
Espagne	"	464 810	2 567 160	"	"	"	937 650	3 216 110
Italie	103 730	"	727 480	1 459 130	2 417 160	2 363 370	2 634 310	3 251 880
Autres pays	283 240	730 490	1 261 960	2 179 890	2 941 870	5 282 460	8 312 650	11 626 370
Algérie	481 170	166 710	325 530	34 6120	1 135 180	1 818 670	2 645 560	3 313 840
Colonies et Protectorats	110 430	1 019 850	598 270	65 9310	632 000	632 940	911 540	1 182 690
Totaux . . .	1 749 350	4 259 330	9 617 360	15 782 290	90 219 380	50 837 140	72 409 280	94 921 730



CONCLUSION

Nous voici donc arrivés, avec la fin de l'année 1906, à une époque contemporaine qu'on ne saurait excéder sans transformer l'histoire en prophétie.

Successivement, les heures lointaines des genèses diverses de l'industrie mécanique, les étourdissantes épopées du crescendo de progrès, les étapes glorieuses de la vitesse, l'ère immensément féconde de la commercialisation du sport, ont passé devant nos yeux.

S'agit-il de conclure, encore que cette conclusion ne doive être, dans la chronique mondiale de l'automobilisme, qu'une préface?

En effet, en dépit des perfectionnements sans nombre réalisés par les promoteurs, devenus experts en moins d'une décade, malgré les orientations nombreuses des branches, aujourd'hui spécialisées, des industries de la locomotion nouvelle, on a encore cette impression que l'édifice automobile ne s'élève guère, pour le moment, au-dessus de ses fondations.

Mais quelles fondations! combien solides, résistantes, adroitement conçues, adroitement exécutées!

Ah! l'impérissable monument qui va se dresser peu à peu, robuste, sur ces bases invulnérables!

Après les hésitations du début et les tâtonnements de la première heure, l'industrie automobile se laissait prendre à la prestigieuse vitesse.

On aimait celle-ci, spontanément, pour ainsi dire sans la connaître, surtout sans soupçonner l'avenir infini qui s'ouvrait devant elle.

En moins de douze années, elle passa de l'allure d'un cheval au grand trot, à celle de plus de 200 kilomètres à l'heure. Fantastique, incroyable progression, et les principaux ouvriers de cette œuvre, ce sont les Panhard-Levassor; A. Peugeot, Serpollet, Amédée Bollée père et fils, Léon Bollée, Mors, Gobron-Brillié; plus tard, Renault frères, Bayard-Clément, Brasier, Darracq..... et Michelin!

A côté de l'engin de course se crée, se perfectionne, la voiture de tourisme : les constructeurs précités excellent à sa fabrication ; il faut leur adjoindre les de Dion-Bouton, pionniers de la première heure, grâce à qui se « popularisa » la voiture automobile ; les Berliet, jeune marque lyonnaise qui triomphe dans la construction des bonnes voitures de tourisme. D'autre part, de grands fabricants comme Malicet et Blin fournissent utilement à une nombreuse clientèle de robustes châssis et d'innombrables pièces détachées ; la maison Buchet, spécialisée dans la construction des moteurs, fait sa réputation dans les courses de motocycles et fournit en moteurs la généralité des constructeurs de châssis légers.

Mais l'automobilisme tend aussi à se commercialiser. Il devient l'engin de locomotion des voyageurs de commerce, des médecins, soit sous la forme de motocyclettes, soit de tricars tels qu'en établit la maison Austral, soit de voitures populaires.

Tous, fournisseurs habituels de la clientèle innombrable qui — bien que comptant — sait reconnaître et apprécier les bienfaits de la nouvelle locomotion.

Mieux encore : les grandes maisons de commerce ont leurs voitures de livraison automobiles issues des ateliers Panhard-Levassor, E. Brillié, Bayard-Clément.

E. Brillié, Panhard-Levassor, spécialisés avec Bayard-Clément, dans la fabrication des camions automobiles, sont en outre sollicités, par les usines de France et de l'étranger, d'établir des véhicules destinés à transporter de lourdes charges de matériaux.

Le fiacre-automobile, après quelques apparitions passagères, affirme son utilité pratique. Renault frères créent de merveilleux taximètres qui donnent incontestablement l'essor et triomphent des hésitations des sociétés d'entrepreneurs de services de ce genre.

La conservatrice Compagnie des omnibus de Paris, convaincue enfin de l'excellence des omnibus automobiles, confie à Eugène Brillié (Société des ateliers Schneider et C^{ie} du Havre) le soin de la fournir de ces superbes et robustes véhicules qui sont aujourd'hui une des gloires de la capitale.

De Dion-Bouton, Bayard-Clément, Darracq-Serpellet, fournissent les

concessionnaires de transports publics en province et dans les campagnes, contribuant puissamment à l'accroissement des relations interurbaines.

La voiture de maître attelée est avantageusement remplacée par les prestigieuses électriques de Krieger, l'un des plus anciens constructeurs de voitures, le créateur des voitures mixtes.

Mildé fournit la poste, et ses moteurs-chronomètres ont permis d'améliorer considérablement les services compliqués de cette importante administration.

Ce rapide coup d'œil d'ensemble serait bien incomplet, si l'on mettait à l'écart les importants collaborateurs des fabricants de châssis mécaniques.

Que serait l'automobile sans le pneumatique? Sans Michelin qui, dès la première heure, fournit le rail aérien au véhicule d'avenir?

Continental est aussi le précieux collaborateur du progrès et compte, en récompense de ses efforts, de nombreuses victoires à son actif.

Dans cet ordre d'idées, on ne saurait oublier des bienfaiteurs tels que les inventeurs d'antidérapants. Non seulement les Michelin et les Continental, mais encore Vulcan, triomphateur des épreuves d'endurance, mais aussi Samson dont le pneu cuir antidérapant est un précieux auxiliaire de la locomotion.

Torrilhon, d'autre part, fournira aux poids lourds la solution des bandages avec ses bandes B S en caoutchoucs pleins inusables, et Edmond Lévi, grâce à son ingénieuse roue élastique, ouvrira l'ère d'une innovation des plus intéressantes.

Alors, si l'on se reporte à quelques années en arrière, et que l'on considère les débuts de cette prodigieuse industrie qui fait vivre des millions d'hommes, on se sent ému de façon poignante au souvenir des promoteurs.

On voudrait adresser un hommage à chacun :

A Lebon, inventeur du gaz d'éclairage qui conçut le moteur à explosions.

A Lenoir, qui créa le premier moteur de ce genre.

A Beau de Rochas, qui conçut la compression préalable dans un seul et même cylindre par le cycle à quatre temps.

A Otto, à qui l'on doit l'application de ce cycle à quatre temps.

A Forest, créateur du moteur polycylindrique; à Diesel, qui applica

le principe de la haute compression sur l'air seul et conçut l'admission du combustible après la compression pendant le troisième temps.

Enfin, et surtout aux Daimler, de Dion, Serpollet, Levassor, Peugeot, Léon Bollée, Michelin, qui, par leur inlassable foi en l'avenir et leur infatigable ténacité, imposèrent à l'opinion publique, au monde entier, l'œuvre de progrès admirable dont ils furent les premiers et les meilleurs artisans !

Ruydard Kipling, le maître écrivain, adressait il y a quelques années — en avril 1904 — ces lignes magistrales à son ami Filson Young :

J'aime l'automobilisme parce que j'ai souffert pour sa cause. J'ai fait mes débuts il y a sept ans, à l'époque de l'allumage par incandescence, alors que 6 chevaux de force étaient déclarés largement suffisants pour une voiture de touriste et que la vitesse de 15 milles à l'heure était quelque chose dont on parlait.

Mes angoisses, hontes, retards, colères, frissons, transpirations, marches à pied, courses à la recherche de l'eau, brûlures, faims féroces dont vous avez ri... tout cela contribua à rendre nos voitures d'aujourd'hui sûres et confortables.

S'il n'y avait pas de chiens, il n'y aurait pas de vivisection, et les humains seraient encore traités selon les principes de Galien et d'Avicenne.

Tout imbécile peut inventer quelque chose : de même que tout imbécile peut attendre, pour en profiter, que l'invention soit rendue parfaite, mais les gens à honorer et à admirer, ceux auxquels il faut dédier les odes et élever des statues, sont ces Prométhées et ces Ixions (vous les appelez des fous, ordinairement) qui poursuivirent jusqu'à l'idée fixe le dessein de parcourir les grandes routes du Roi, en poussant à la roue du progrès de toute la force de leurs robustes épaules.....

Entendra-t-on jamais parole plus autorisée que celle du grand penseur, rendre un aussi légitime hommage aux dignes créateurs de la plus florissante industrie du siècle?...

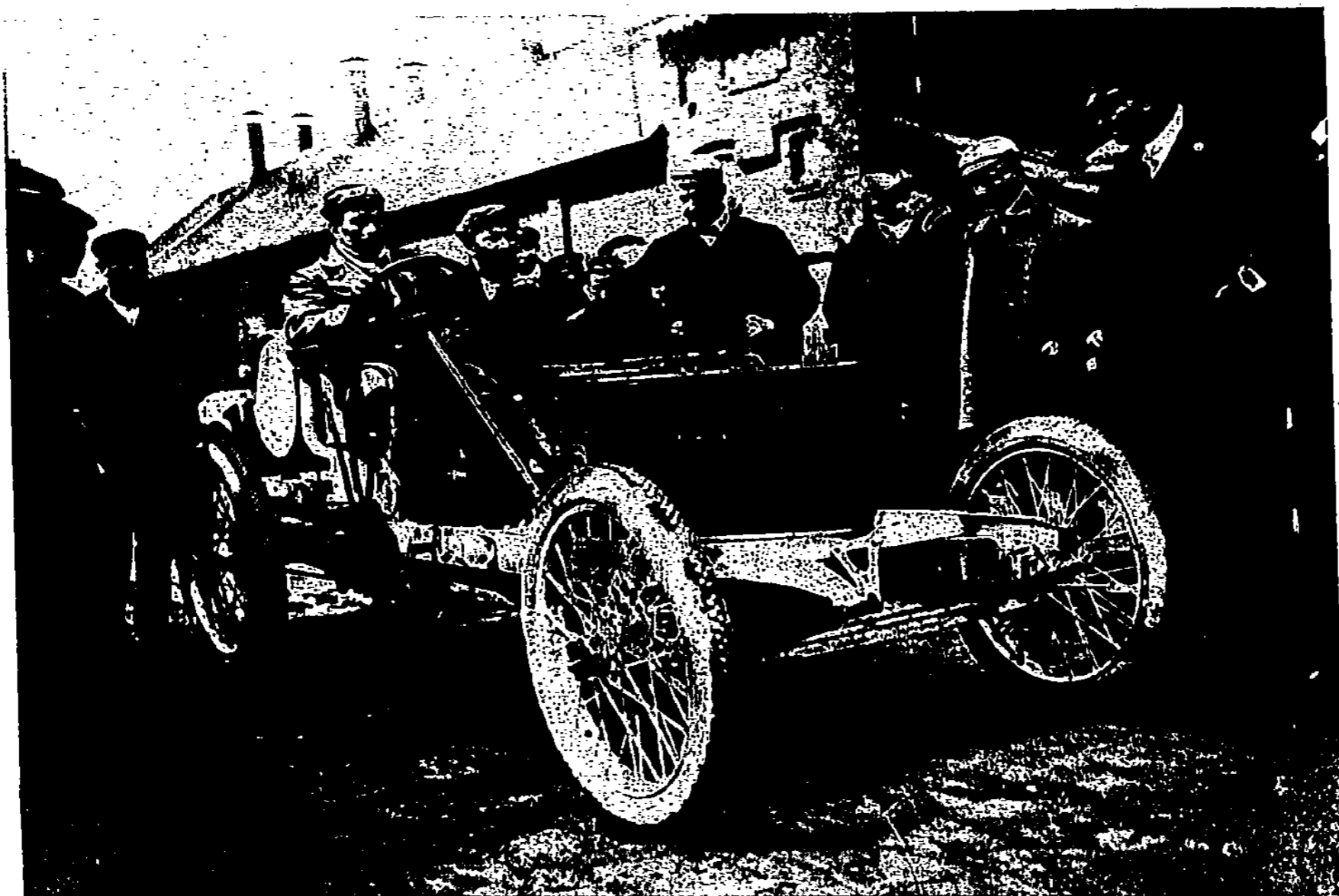


AUTOMOBILES

DARRACQ & C^{ie} L^{ted}

Quai de Suresnes, 33 - Suresnes (Seine)

TÉLÉPHONE 527-19



Wagner sur Darracq, gagnant de la 3^e coupe Vanderbilt.

Darracq

gagne la Coupe Vanderbilt en 1905.
gagne la Coupe Vanderbilt en 1906.
gagne le Circuit des Ardennes en 1906.
et est second avec Hémery à 1'20" du premier.
bat le record du monde du kil. en 1905 (20" 3/5)
bat le record du monde sur le kil. lancé (20"
(1906)



Les voitures Darracq sont les plus rapides

MICHELIN & C^{ie}

Clermont-Ferrand



PNEUMATIQUES

POUR

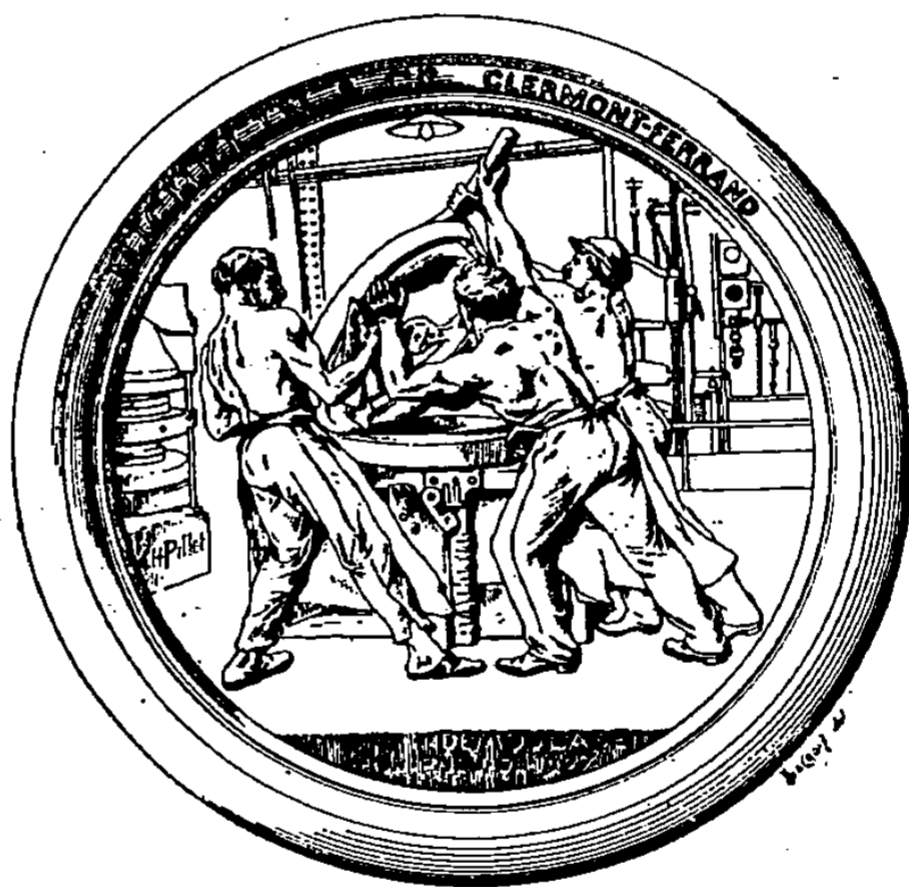
VOITURES, VOITURETTES, MOTOCYCLETTES, VÉLOS, etc.



La SEMELLE MICHELIN

Souple - Antidérapante - Imperforable

ACCESSOIRES. — Valves, Pompes, Crics, Manchons-Guêtres, Arrache-Clous, breveté s. g. d. g. (*Demander Tarif et Notice spéciale*).



LE GUIDE MICHELIN

paraît au printemps, indispensable aux Touristes et Chauffeurs

Il est distribué gratuitement

*Pour le recevoir franco en papiers d'affaires recommandés envoyer 0 fr. 60 à
Michelin-Guide à Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme)*



Exerciseur Michelin, Appareil de gymnastique en chambre



MICHELIN & C^{ie}

105, boul. Pereire, 105 - PARIS

TÉLÉPHONE 502-08

RENAULT Frères



LISTE DES Principaux Succès DE LA Marque Renault frères



1899 Course Paris-Trouville

Distance : 172 kilomètres
Deux voitures engagées
1^{er} Prix ; 2^e Prix

Course Paris-Ostende

Distance : 322 kilomètres
Deux voitures engagées
1^{er} Prix. 3^e Prix.

Course Paris-Rambouillet. Distance : 100 kilomètres.

Deux voitures engagées : 1^{er} Prix ; 2^e Prix.

1900 Course Étampes-Chartres et retour. (Critérium des voitures)

Distance 100 kilomètres.

Deux voitures engagées : 2^e Prix ; 4^e Prix.

Concours de Vincennes. 8 journées d'épreuves : 814 kilomètres

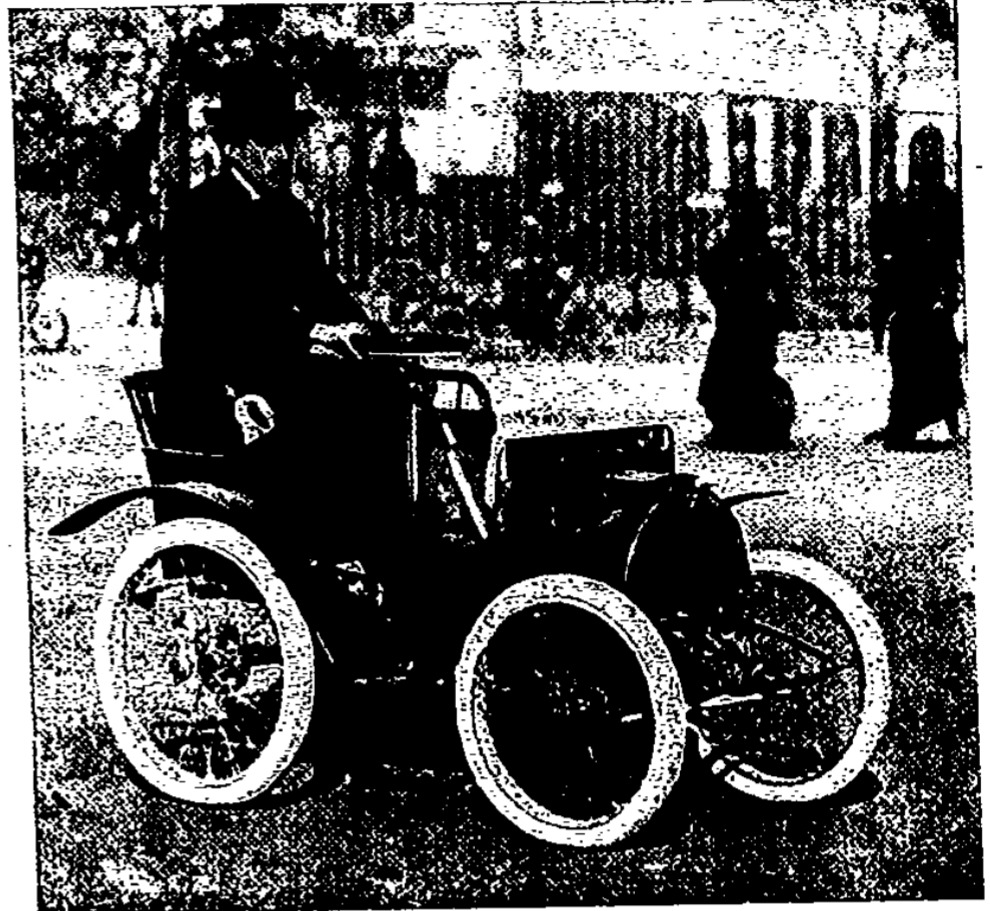
Deux voitures engagées : 1^{er} Prix ; 2^e Prix. Médaille d'Or.

Exposition Universelle de Paris. Médaille d'Argent.

Course Paris-Toulouse et retour. Distance : 1.446 kilomètres.

Quatre voitures engagées : 1^{er} Prix ; 2^e Prix ; 3^e Prix.

Nos voitures ont été les seules à effectuer le parcours.



La première roulotte de Louis Renault.



L. Renault dans Paris-Berlin.

1901 Course Paris-Bordeaux

Distance : 527 kilomètres.

Quatre voitures engagées :

1^{er} Prix. 2^e Prix. 3^e Prix. 4^e Prix

Les quatre voitures, parties de Paris à 2 minutes d'intervalle, arrivent à Bordeaux groupées dans un espace de 20 minutes, la quatrième voiture ayant mis 9 h. 52 m. 41 s. à accomplir le parcours.

Exposition Int^{le} de Milan

Médaille d'Or.

Course Paris-Berlin

Distance : 1.198 kilomètres.

Six voitures engagées :

1^{er} Prix. 2^e Prix. 3^e Prix. 4^e Prix
5^e Prix.

Le premier, Louis Renault avec sa voiture de 9 chevaux, se classe septième du classement général, battant toutes les motocyclettes, toutes les voitures légères, et un grand nombre de grosses voitures de 30 et 40 chevaux.

RENAULT Frères

1902. Circuit du Nord : Distance : 922 kilomètres.

Quatre voitures engagées : 1^{er} Prix ; 2^e Prix ; 3^e Prix.

Le premier M. G. Grus, est sixième du classement général.

Course Paris-Vienne. Distance 1 419 kilomètres.

Premier Prix du classement général.

Premier Prix des voitures légères.

Deuxième Prix des voiturettes.

Troisième Prix des voiturettes.

Quatrième Prix des voiturettes.

Dans Paris-Berlin, la voiture Renault Frères battait toutes les voitures légères; dans Paris-Vienne, la « voiture légère » Renault frères bat tous les véhicules; grosses voitures, voitures légères, voiturettes, motocycles.

Marcel Renault se classe premier, effectuant le parcours total de Paris à Vienne en 15 h. 46 m. 41 s.

1903. Course Paris-Madrid. Étape Paris-Bordeaux.

Distance : 527 kilomètres.

Premier Prix des voitures légères.

Deuxième Prix du classement général.

1904. En 1904, la maison Renault frères ne prend pas part aux courses, en raison de l'accident de Marcel Renault, dans Paris-Madrid.

- Exposition de Vienne GRAND PRIX**
- Exposition Universelle de Saint-Louis . . . GRAND PRIX**
- Exposition internationale de Nantes. . . GRAND PRIX**
- Exposition de Lyon GRAND PRIX**

1905. Exposition Universelle de Liège : GRAND PRIX

1906. Exposition de Milan : HORS-CONCOURS; Membre du Jury.

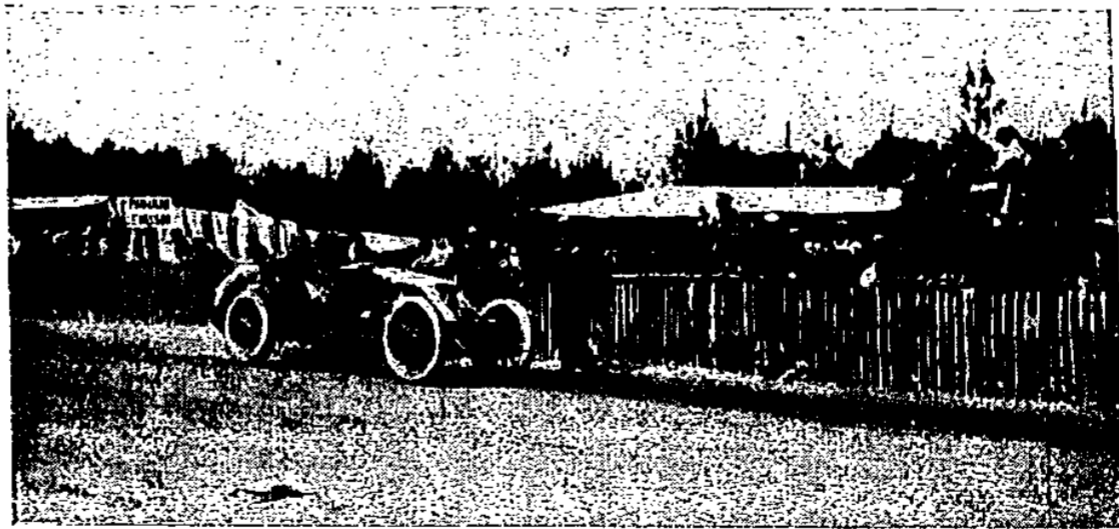
Course du Grand-Prix de l'Automobile-Club de France.

(Circuit de la Sarthe).

Distance : 1.236 kilomètres.

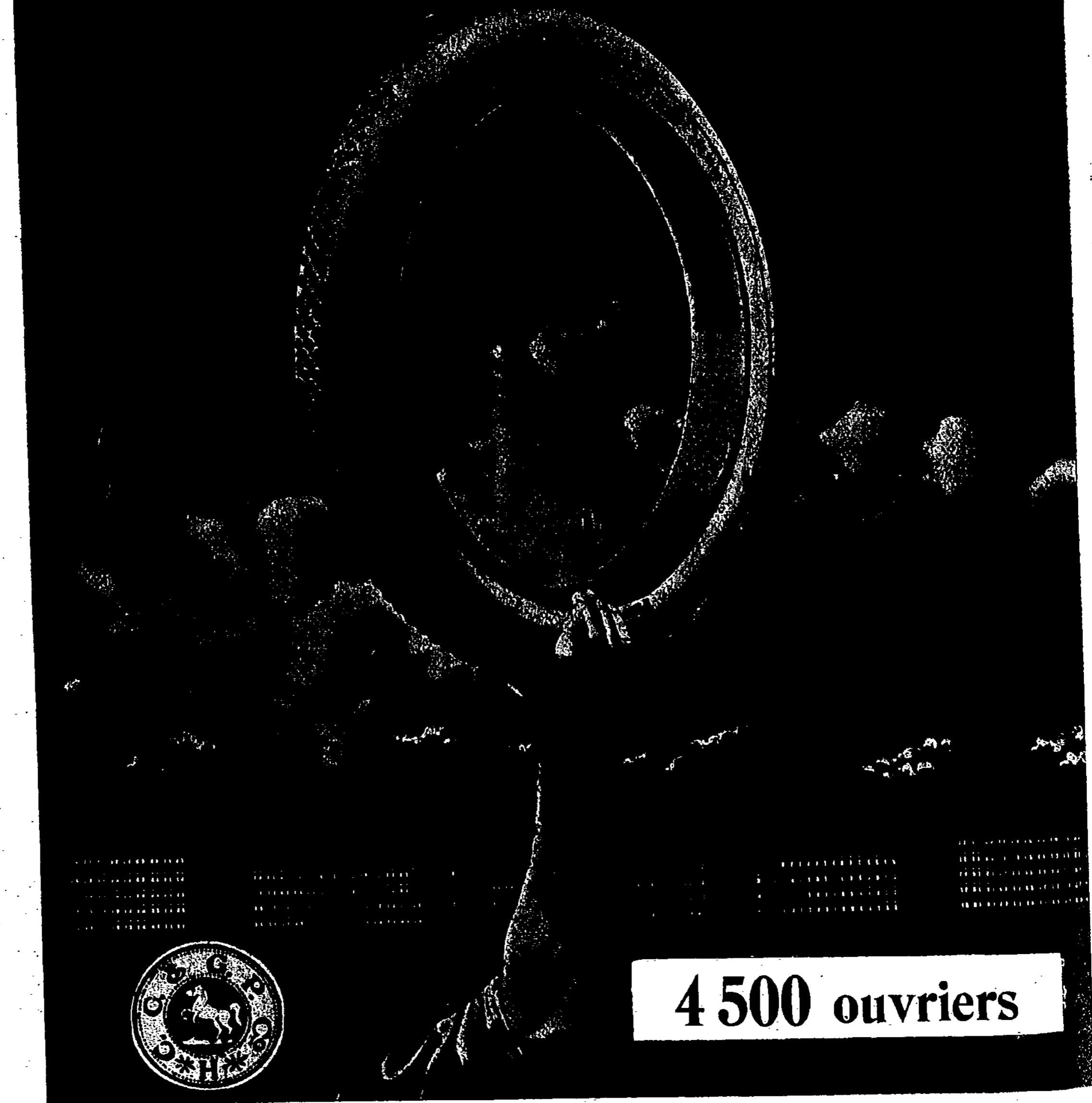
Premier Prix.

Le premier jour Sisz, sur sa voiture Renault frères, se classe premier; le second jour; il se classe encore premier du classement général à 60 kilomètres environ du second; il bat le lot formidable de toutes les voitures de course françaises, allemandes et italiennes.



Sisz acclamé aux tribunes (Pont-de-Gennes 1906)

Continental

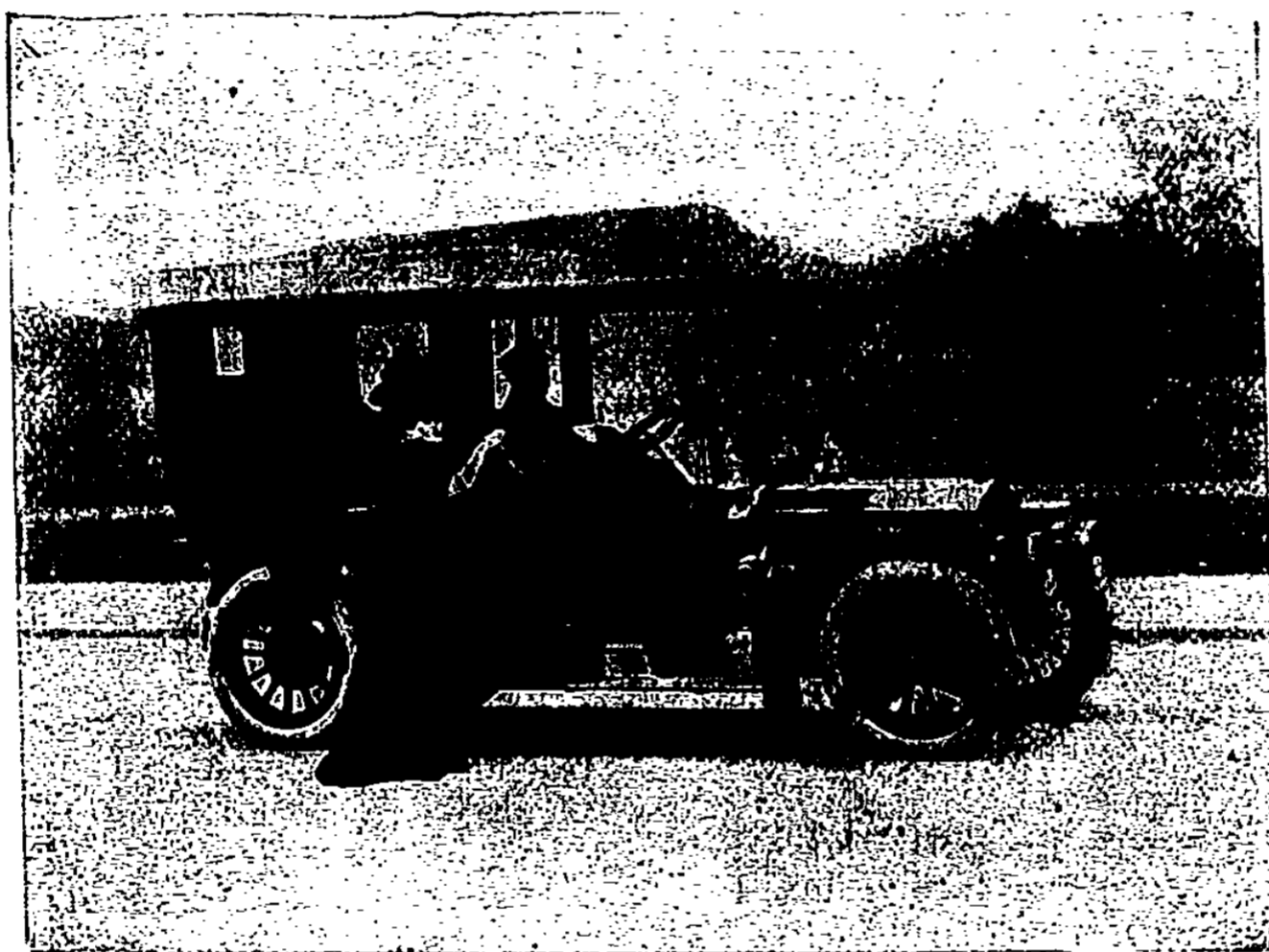


4 500 ouvriers

18, rue Brunel * En Février 1907. Avenue Malakoff, 146 (16^e)

AUTOMOBILES
De DION-BOUTON

Simple ⊕ *Robustes* ⊕ *Élégantes*



Limousine 30 chevaux 4 cylindres DE DION-BOUTON

TRIOMPHATRICES

sans égales des Concours

de **Tourisme**
de **Régularité**
et d'**Endurance**

PUTEAUX (Seine). — Téléphone 519-92, 571-51

Société Anonyme des Anciens Établissements

PANHARD

LEVASSOR

Capital : 5.000.000 de Francs

Siège social et Usine principale : 19, Avenue d'Ivry, Paris

LE PALMARÈS DES VICTOIRES

Concours du « Petit Journal » 1894
1^{er} PRIX

Course Paris-Bordeaux et retour 1895
Voiture arrivée première
PRIX UNIQUE DE M. LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE.
PRIX UNIQUE DE LA VILLE DE BORDEAUX.
DEUXIÈME PRIX DE LA COURSE.

Course Paris-Marseille et retour 1896
1^{er}, 2^e et 3^e

Exposition de Bruxelles 1897
Grand Prix

Course Paris-Dieppe 1897
1^{er}, 2^e, 3^e, 5^e et 6^e

Course Marseille-Nice 1898
1^{er}, 2^e et 3^e

Course Paris-Amsterdam-Paris 1898
1^{er}, 2^e, 4^e et 6^e

Course Paris-Bordeaux 1899
Tous les Prix
Huit voitures dans les neuf premières arrivées

Course du « Tour de France » 1899
1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e, 6^e et 7^e

Exposition Universelle 1900
Membre du Jury, Hors Concours

Course de Pau 1900
1^{er}, 2^e, 3^e, 5^e et 6^e.

Course de Nice-Marseille 1900
1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e, 6^e et 7^e

Course Paris-Toulouse-Paris 1900
2^e, 3^e et 4^e

Course Paris-Bordeaux 1901
2^e, 3^e, 4^e, 5^e, 6^e, 8^e et 9^e

Course Paris-Berlin 1901
GROSSES VOITURES : 2^e, 3^e, 5^e, 6^e, 7^e et 8^e
VOITURES LÉGÈRES : 1^{er}, 2^e et 3^e

Exposition de l'Alcool 1902

DEUX MÉDAILLES D'OR.
QUATRE MÉDAILLES DE VERMEIL.
DEUX MÉDAILLES D'ARGENT.
TROIS MÉDAILLES DE BRONZE.
UN OBJET D'ART (BATEAUX)

Circuit du Nord à l'Alcool 1902

GROSSES VOITURES : 1^{er} et 2^e.
COUPE DE L'ALCOOL.

Course Paris-Vienne 1902

GROSSES VOITURES : 1^{er}, 3^e, 4^e, 5^e, 6^e et 7^e.
COUPE D'ARENBERG.

Circuit des Ardennes 1902

Voiture arrivée première

Circuit des Ardennes 1903

Voiture arrivée première

Coupe « Gordon-Bennett » 1903

ÉQUIPE FRANÇAISE : 1^{er} et 2^e.

Exposition de l'Alcool à Vienne 1904.

Grand Prix d'Etat.
UNE MÉDAILLE D'OR

Exposition Universelle de St-Louis 1904

Grand Prix

Circuit des Ardennes 1904

1^{er} et 2^e.

Coupe Vanderbilt 1904

1^{er} gagnant de la Coupe

Circuit des Ardennes 1905

2^e, 3^e, 5^e.

Coupe Vanderbilt 1905

Voiture arrivée deuxième



SOCIÉTÉ
de
CONSTRUCTION d'AUTOMOBILES



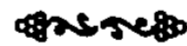
“ Le Trèfle à Quatre Feuilles ”

Voitures BRASIER

*Gagnantes de la Coupe Gordon-Bennett
en 1904 et 1905*



*Seule Marque ayant eu ses 3 voitures classées
au Grand-Prix de l'Automobile-Club de France en 1906*



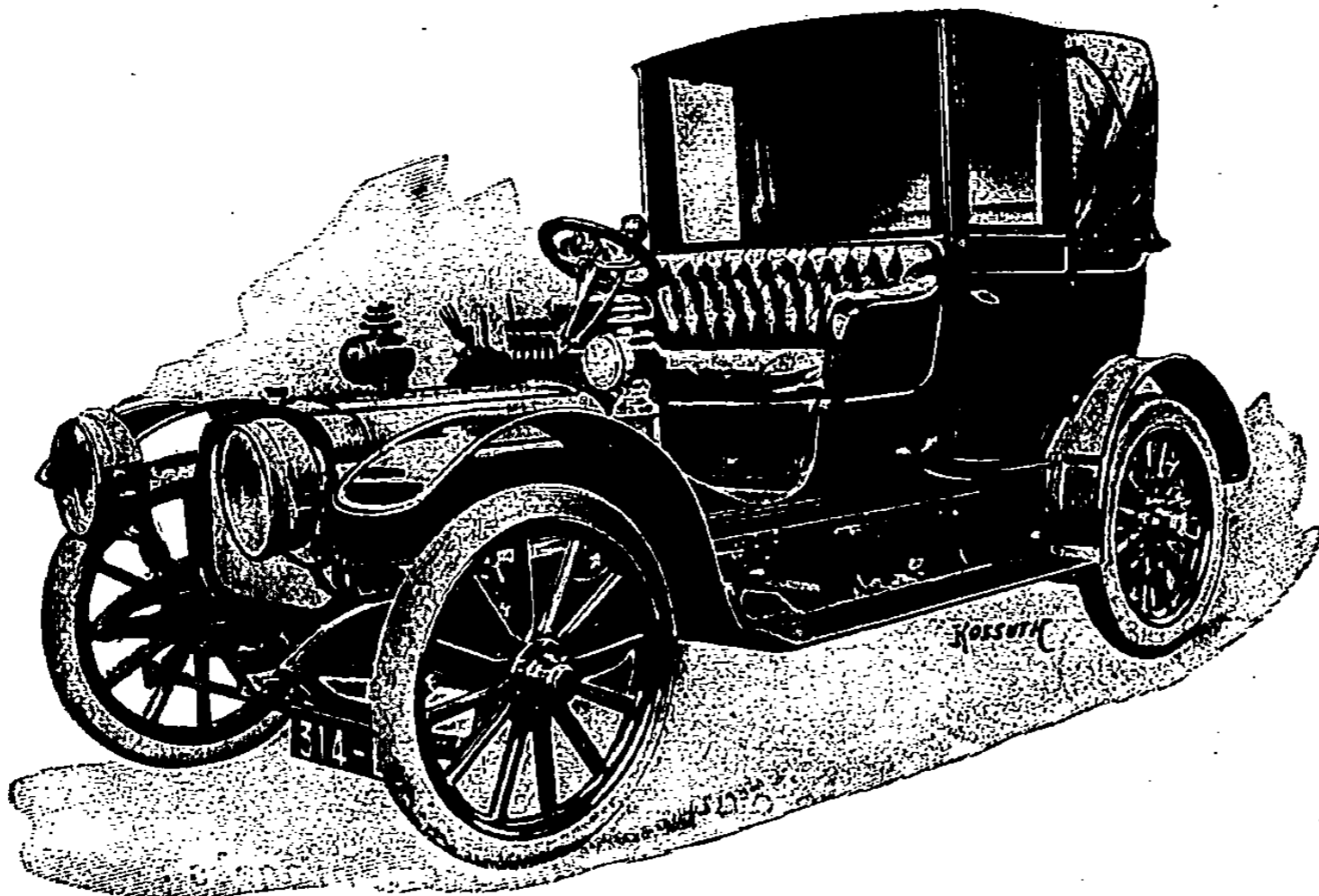
**23, avenue de la Grande-Armée
PARIS**

Sur demande, envoi franco du catalogue

Usines LÉON BOLLÉE

LE MANS (Sarthe)

Les plus anciennes usines automobiles du monde



VOITURES de 10 à 90 CHEVAUX

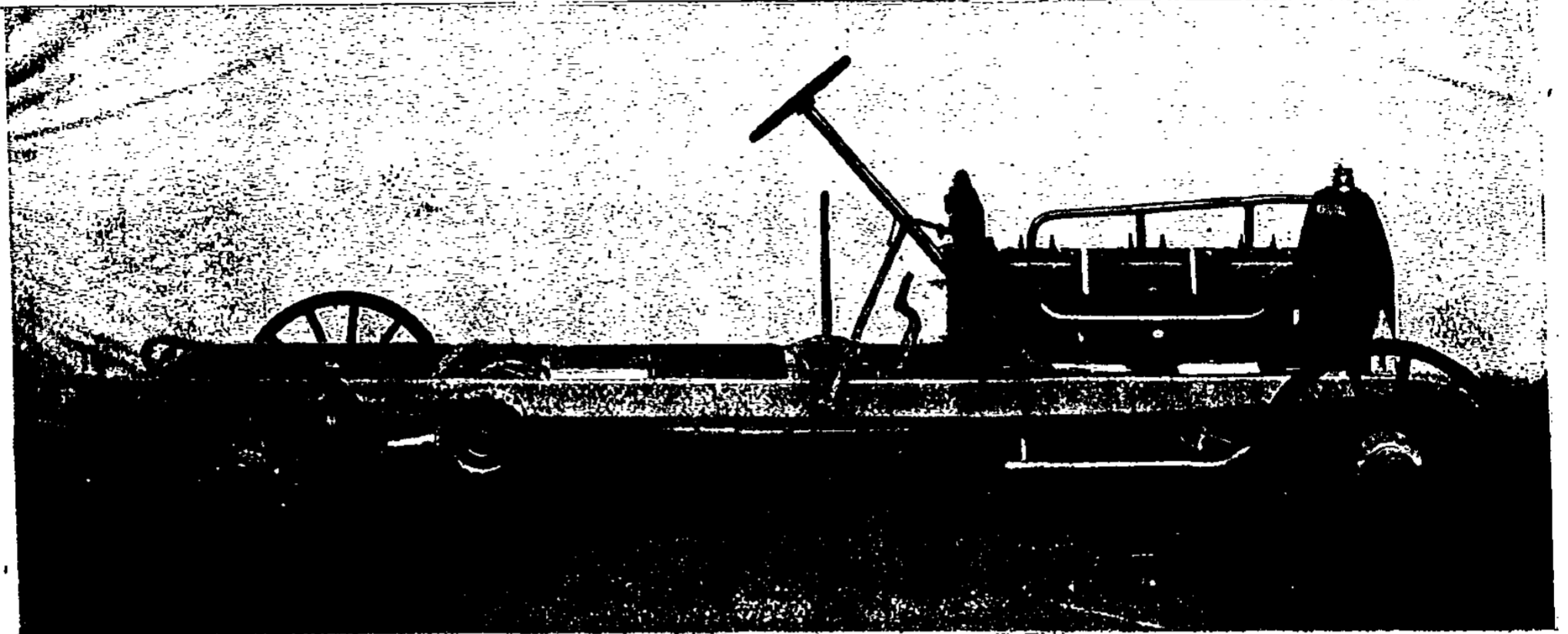
à chaînes ou à cardan

Douces - Silencieuses - Parfaites

Moteur à 4 et 6 cylindres, munis de tous les perfectionnements connus

BERLIET

Le grand vainqueur des Concours
* de Tourisme de l'année *



Le 6 cylindres Berliet 1907

BERLIET : Chemin des Quatre-Maisons, 12 (Lyon-Monplaisir)



LES MOTEURS

BUCHET

Sont encore au Salon de 1906

Les mieux au point, les plus en progrès

LES MOTEURS

BUCHET

ont une solution spécifique pour la propulsion de tous les véhicules :
AUTOMOBILES, MOTOCYCLETTES, TRIGARS, VOITURETTES
VOITURES, FIACRES, CANOTS, AÉROPLANES et BALLONS
ET LEUR EMPLOI S'IMPOSE

dans tous les usages industriels :

FORCE, LUMIÈRE, HYDRAULIQUE, etc.

Usine Buchet, 49, rue Greffulhe, Levallois-Perret

Automobiles "BAYARD"



A. CLÉMENT, Constructeur

33, Quai Michelet

(LEVALLOIS)



Voitures de Tourisme à 2 et 4 cylindres. — Omnibus
Camions. — Voitures de livraison

Adresse télégraphique : AUTOCLEM-LEVALLOIS. Téléphone 534-41 et 517-99

Automobiles RENAULT Frères

G. GRUS, L. CABARRUS & C^{ie}

9, boulevard Malesherbes, PARIS

SUCCURSALES :

NICE : Place Mozart.

MARSEILLE : 26, Cours Lieutaud.

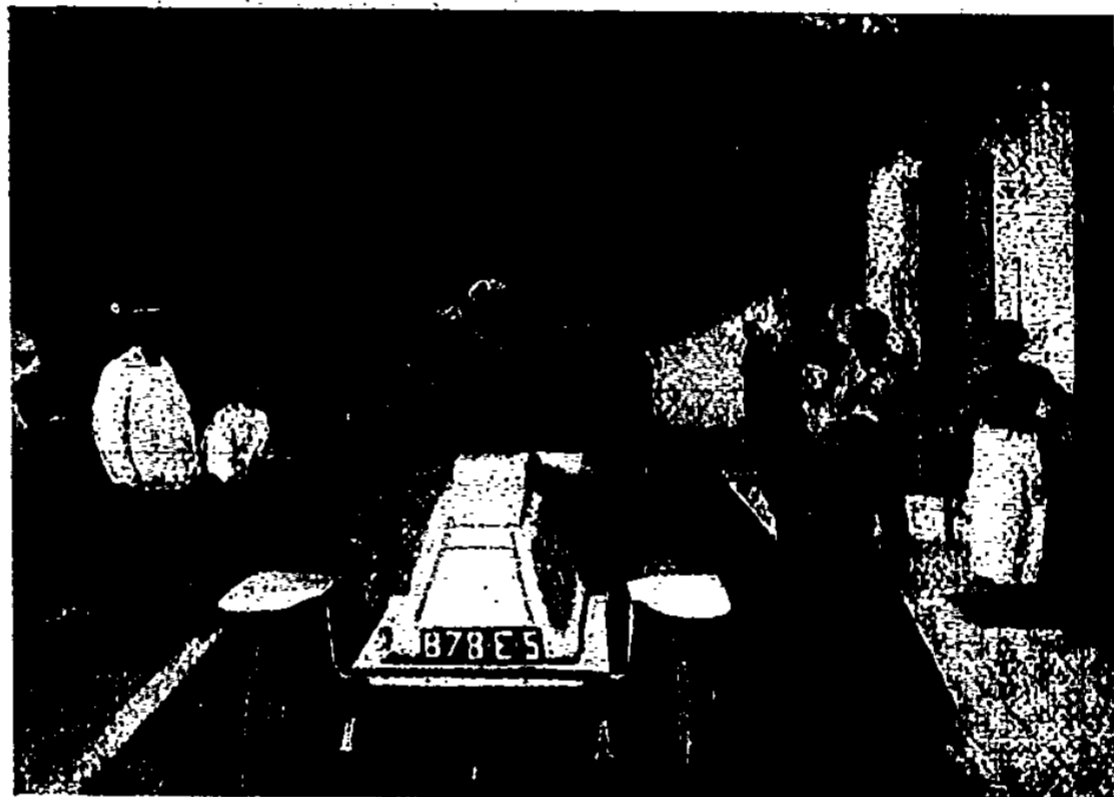
Adresses télégraphiques :

AUTORENOS-PARIS — AUTORENOS-NICE — AUTORENOS-MARSEILLE

Téléphone : 316.95

Pneumatique Cuir
VULCAN

Antidérapant et Imperforable



Coupe du *Matin* 1906. — Le pneu antidérapant Vulcan, 6 000 km. sans réparations.



LA ROUE D'OR 1905

Prix Unique

P. BUCHILLET et Cie, 47, rue St-Ferdinand - Paris

MALICET • ET • BLIN



PIÈCES DÉTACHÉES POUR AUTOMOBILES
ROULEMENTS A BILLES

M_AB

ENGRENAGES

103, avenue de la République

à AUBERVILLIERS

Quatre-Chemins (Seine)



Adresse Télégraphique : Mab-Aubervilliers

Téléphone 413-03, réseau de Paris

La Bande Américaine syst^{me} B. et S. partout victorieuse

Concours de Véhicules industriels de l'A. C. F.

Premier Prix des Bandages

Dans la catégorie des omnibus (Type de la Compagnie Gén^{le} de Paris),

Dans la catégorie des Cars alpins.

Dans la catégorie des camions de quatre tonnes

Dans la catégorie des camions de deux tonnes

Dans la catégorie des camions d'une tonne et demie

Dans la catégorie des voitures de livraison.

COUPE DES PYRÉNÉES

Concours de Cars

Premier prix, médaille d'or: LABADIE sur omnibus Eugène BRILLIÉ,

Muni de Bandes B. et S.

Concours de Fourgons militaires du M^{re} de la Guerre

Les deux voitures classées premières :

Fourgon DELAHAYE — Fourgon DE DION-BOUTON et C^{ie},

Munies de Bandes B. et S.

Concours de Roues élastiques de l' "Auto"

Les seules Roues ayant accompli le parcours :

Les Roues E. L., premières de leur catégorie,

Les Roues GARCHEY, premières de leur catégorie,

Les Roues SOLEIL, premières de leur catégorie,

Toutes munies de Bandes B. et S.

Concours de Véhicules industriels de l'A. C. N.

(Paris-Tourcoing)

*L'auto-omnibus DELAHAYE arrivé premier de la première catégorie
des véhicules de Transport en commun,*

Muni de Bandes B. et S.

*De toutes les Voitures engagées, celle-là seule roulait sur Bandes B et S. et a
obtenu le Premier Prix de sa Catégorie. Les Bandages ont accompli tout le
parcours sans une réparation.*

Concours militaire de Véhicules de Poids Lourds

(Paris-Marseille)

3 véhicules munis de bandes B. et S.

3 véhicules arrivés sans que les bandages aient subi la moindre réparation.

Société Anonyme des Anciens Établissements

J.-B. TORRILHON

A. CHAMALIÈRES (Puy-de-Dôme) — Dépôt à PARIS, rue du Faub.-Poissonnière 40

Atelier de montage : boulevard de Villiers, 24, Levallois-Perret (Seine)

La Bande Américaine syst^{me} B. et S. partout victorieuse

La Bande Américaine syst^{me} B. et S. partout victorieuse

SUPPRESSION DES PNEUS par
La Roue "EL"
Système EDMOND LÉVI
Brevetée en France S. G. D. G. et à l'Étranger

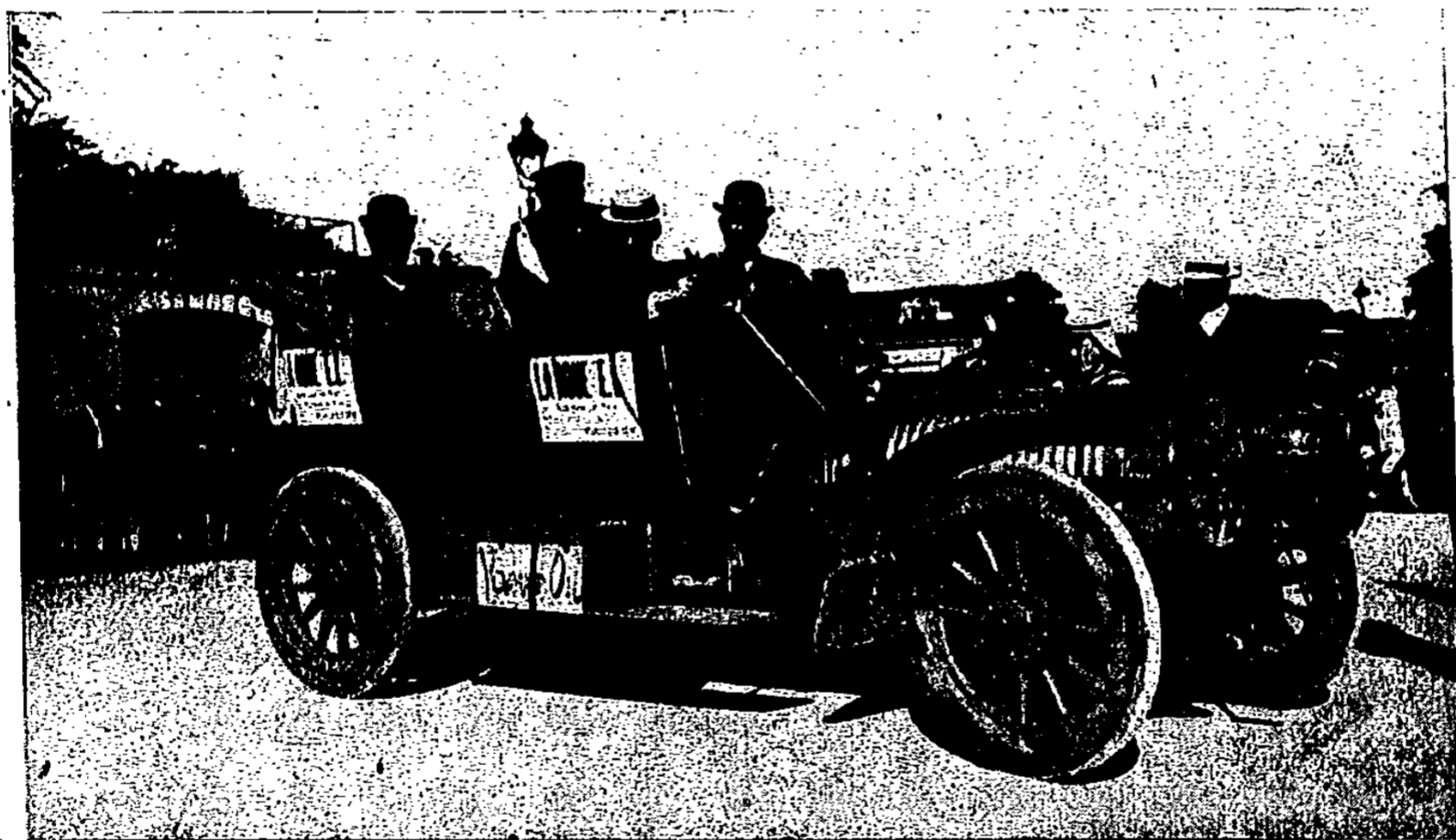
La première et la seule de la catégorie des roues élastiques
de la

COUPE du "MATIN"

Médaille d'Or du Touring-Club de France

La Première du Concours de ROUES ÉLASTIQUES

Gagnante du Challenge Chantemerle



La Coupe du *Matin*. — La Roue Élastique Edmond Lévi.

USINES ET BUREAUX :

26 et 28, rue de Sablonville - 9 et 11, rue d'Armenonville, Neuilly

Adresse Télégraphique ROUEL-NEUILLY — Téléphone 483

Société des Automobiles

Eugene BRILLIÉ

Boul. Pereire, 60, (Place Wagram) PARIS

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE : AUTOBRIL-PARIS ❖ TÉLÉPHONE : 535-56.



Seul fournisseur

de la

Compagnie générale

des

Omnibus de Paris

OMNIBUS

CAMIONS,

VOITURES DE LIVRAISON.

TOURISME,

CANOTS, MOTEURS, etc.

AUTOMOBILES EUGÈNE BRILLIÉ
60, BOUL. PEREIRE - PARIS
CONSTRUITS DANS
LES ATELIERS D'ARTILLERIE DE
M. M. SCHNEIDER & C^{IE}
LE HAVRE

Pneumatique cuir SAMSON

ANTIDÉRAPANT IMPERFORABLE

Téléph.
544-33

RUE FRANÇOIS I^{er}, 10, PARIS
USINE A MALAKOFF

Adr. Télégr.
PNEUSSAM-PARIS

SUCCURSALES :

Berlin
Mittelstrasse, 46
Bruxelles
Rue Royale, 77
Genève
Quai du Mont-Blanc, 13
La Haye
Heulstraat, 11
Londres
New Burlington Street, 1

Milan
Via Cesare Cantu, 2
New-York
West 33rd Street, 12
Vienne
Grosse Mohrengasse, 25
Lyon
Avenue de Noailles, 45
Francfort-sur-Mein
Mainzerlandstrasse, 82

Les nouveaux prix du "Samson" sont inférieurs à ceux de tous les antidérapants connus

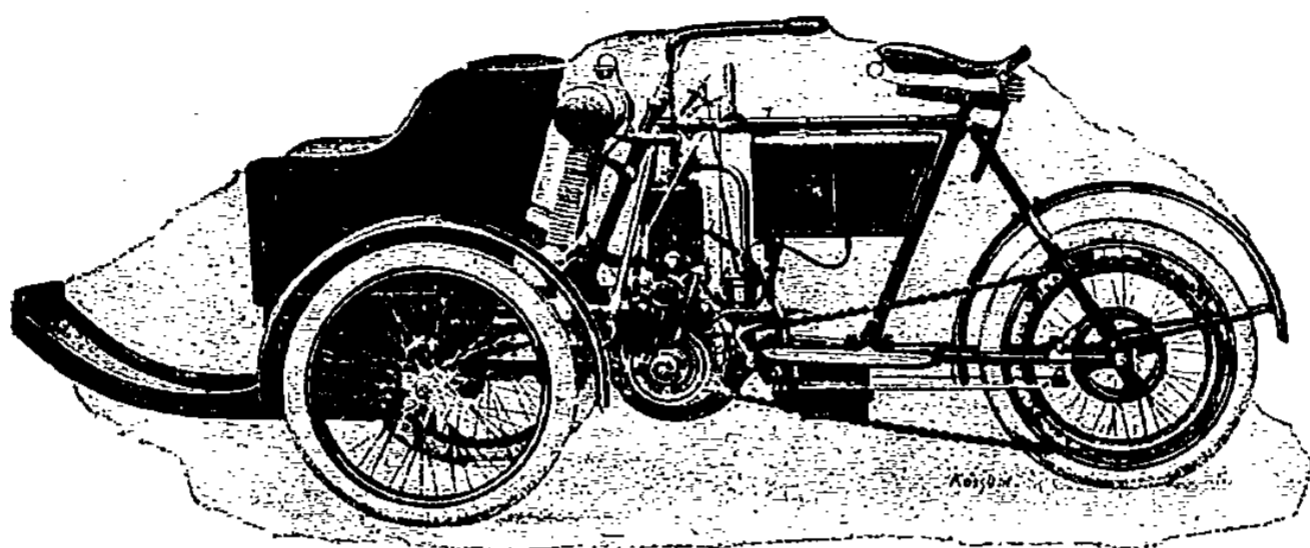
SUCCÈS DES "SAMSON" EN 1906

Coupe d'Auvergne (1906).	4 places d'honneur dans le classement général; 1 ^{re} place dans la 2 ^e catégorie avec Contal mototri.
Le Semmering	15 voitures avaient des Samson.
Coupe du <i>Matin</i>.	Pellegrin, Bardin, Didier, sur de Dion. — Dumont, sur Bayard. — Mototri Coutal.
Dourdan-Gaillon.	Lee Guinness, sur Darracq. — Le record du kilomètre.
Origny Sainte-Benoîte.	Lee Guinness, sur Darracq.
	2 Bayard-Clément. — Ariès-Pipe. — Bianchi-Contal.
Paris-Monte-Carlo.	3 Bayard-Clément.
	1 voiture de Laillault.
	1 voiture Boyer.

SUCCÈS DES "SAMSON" EN 1905

Aix-les-Bains.	Perret, sur Peugeot, Huillier sur Mors, de Rothschild, sur Mercedes.
Meeting d'Ostende.	Sorel, sur de Dietrich.
Coupe des Pyrénées.	Meyan, sur de Dietrich.
Match Meyan-Siddeley.	De Caters, sur Mercedes.
Coupe Gordon-Bennett.	Teste et Farman, sur Panhard.
Eliminatoires.	Sorel, sur de Dietrich.
Coupe de Delhi-Bombay.	Maggioni, sur Züst.
Coupe d'or de Milan.	Ariès, Gobron, Porthos, Mieusset. N. A. G.
Critérium Belge.	

TRICAR AUSTRAL



Vainqueur
dans toutes les
grandes
épreuves.

⊛
La première
marque
de Tricars

⊛
L'automobile
à la
portée de tous

1^{er}, 2^e et 3^e places dans le Tour de France sur 17 Concurrents

Sté An^{me} Austral. Cap. 500.000 frs. — Magasins : 8, rue du Débarcadère - PARIS

LIBRAIRIE DE L'AUTOMOBILE

H. DUNOD et PINAT, éditeurs, Quai des Grands-Augustins - Paris (VI^e)

La Vie Automobile (Abonnement annuel)	20	»
La Technique Automobile (Abonnement annuel)	10	»
Le Poids Lourd. (Abonnement annuel)	15	»
Hygiène du Chauffeur. (Bibliothèque du chauffeur). Par le D ^r Bommier.	6	»
Bréviaire du Chauffeur. D ^r Bommier	5	»
Principes et Recettes (Bibliothèque du chauffeur).	7	50
Les Moteurs à essences pour automobiles. Marchis	18	»
Perfectionnements automobiles en 1906. Mortimer-Megret.	8	50
Le Tourisme en automobile. Auscher	9	»
Tramways et Automobiles. Aucamus et Galine	12	»
Les Automobiles électriques. Sencier et Delasalle.	15	»
La Voiture Serpollet. Clouet des Pesruches	3	50
Les Bateaux automobiles. Forest.	25	»
Les Canots automobiles. Heirmann.	2	»
Les Moteurs à alcool. Périssé.	3	50
Carburant et combustion dans les moteurs à alcool. Sorel.	9	50
L'Automobile devant la Justice. Imbrecq	5	»
Les Litiges de l'Automobile. Imbrecq et Périssé.	7	50
Le Code du Chauffeur. Imbrecq.	7	50
Aide-mémoire de l'Automobile. De Pietra-Santa.	2	50
Les Excès de vitesse en automobile. Imbrecq.	2	»
Etude sur la contravention au vol. Archdeacon.	0	50
Dictionnaire de l'Automobile. Krausz	11	»
La Navigation aérienne. Marchis.	20	»
Le Problème général du " Vol ". Averly.	3	»
Mouvement d'un aviateur aéroplane. Henry	5	»
Dynamique de l'aéroplane. Vallier.	3	50
Manuel de l'ouvrier tourneur. Lombard	5	25
L'Electricité à la portée de tout le monde. Claude.	9	50
L'Electricité industrielle mise à la portée de l'ouvrier. Rosenberg.	10	»

Abonnez-vous à

La Vie Automobile

Revue Hebdomadaire illustrée



- La Vie Automobile** est l'organe le plus important, le plus lu, le plus écouté de tous les journaux spéciaux.
- La Vie Automobile** vous donnera des renseignements précieux sur toutes les créations, améliorations, progrès ou faits quelconques de l'automobile.
- La Vie Automobile** est avant tout un journal pratique, s'efforçant de mettre les questions les plus ardues à la portée de tous.
- La Vie Automobile** vous intéressera par ses conseils pratiques, ses recettes utiles, qui vous permettront de prévoir et d'éviter, par conséquent, la fâcheuse panne.
- La Vie Automobile** ne traite jamais un sujet sans l'avoir bien étudié, sans l'avoir expérimenté, si elle le peut, afin de l'expliquer parfaitement à ses lecteurs et de leur faire part de son jugement raisonné.
- La Vie Automobile** n'insère pas d'articles payés. Elle dit du bien des nouveautés quand elle en pense du bien. Elle fait la description pure et simple de celles qui lui paraissent incertaines.
- La Vie Automobile** donne à ses abonnés, à titre absolument gratuit et avec une impartialité complète, tous les renseignements particuliers et même tous les conseils qu'ils peuvent désirer.
- La Vie Automobile** comprend une Tribune publique où tout lecteur peut soumettre par là au monde automobile tout entier les questions qui n'ont pas encore de solution bien définie, les cas généraux embarrassants, etc.
- La Vie Automobile** publie chaque semaine des Causeries judiciaires du plus grand intérêt.
- La Vie Automobile** est rédigée par de brillants collaborateurs dont l'expérience et l'éclectisme lui assurent un intérêt constant.

On s'y abonne dans les bureaux de poste et au siège de son Administration :

H. DUNOD & E. PINAT, Éditeurs

Quai des Grands-Augustins, 49, PARIS (VI^e)

PRIX DES ABONNEMENTS ANNUELS :

France, Algérie, Tunisie.	20 francs
Autres Colonies et Étranger.	25 francs

LIBRAIRIE H. DUNOD et E. PINAT, Editeurs
 Quai des Grands-Augustins, Paris (6^e)

Le Poids Lourd

Revue de la Locomotion industrielle automobile
 et des Transports en commun

Paraissant tous les mois

Directeur : Pierre SOUVESTRE | Rédacteur en Chef : Ch. FAROUX

ABONNEMENT ANNUEL : France, 15 francs ; Étranger, 18 francs
 LE NUMÉRO 1 fr. 50

AVIS DES ÉDITEURS

A RAISON du développement considérable que prend actuellement l'automobilisme au point de vue des applications industrielles et des transports en commun, l'opportunité d'un organe spécial destiné à renseigner le public sur les dernières manifestations de cette branche déjà si importante de la locomotion mécanique, s'imposait nettement. Il y avait jusqu'à présent, une lacune que comble désormais **Le Poids Lourd** « revue mensuelle de la locomotion industrielle automobile et des transports en commun ».

Le Poids Lourd est non seulement la publication technique et documentaire indispensable à tout ingénieur, industriel, agriculteur, entrepreneur, que préoccupent les problèmes complexes de la locomotion nouvelle, mais encore la source de tous les renseignements nécessaires aux constructeurs, aux hommes d'affaires, aux municipalités, conseils généraux, groupements privés et pouvoirs publics intéressés, dans quelque ordre d'idées que ce soit, aux applications multiples de l'automobilisme militaire et industriel.

Autour de *Ch. Faroux*, l'éminent technicien, dont la compétence est universellement connue dans les milieux scientifiques, et de *Pierre Souvestre*, dont on connaît la profonde érudition documentaire et anecdotique, se groupe une élite d'écrivains et d'ingénieurs très familiarisés avec les questions concernant la locomotion mécanique utilitaire, dont la collaboration régulière assure **Le Poids Lourd** d'une situation prépondérante dans les milieux où il va se répandre.

La publication de son premier numéro (25 novembre 1906) coïncidant avec le « Concours militaire de véhicules industriels Paris-Marseille-Paris », **Le Poids Lourd** a établi les feuilles de route nécessaires aux commissaires prenant place à bord des voitures concurrentes, et l'on y a trouvé, avec ces documents, le règlement et les renseignements détaillés concernant cette intéressante épreuve.

Les constructeurs, entrepreneurs de services publics, toutes personnes intéressées aux manifestations de l'industrie automobile utilitaire, ont trouvé, dans ce premier numéro du **Poids Lourd**, les caractéristiques relatives aux véhicules prenant part au Concours militaire de novembre, et aussi des indications précieuses sur la prochaine Exposition d'Automobiles, qui a eu, en l'honneur du véhicule industriel, une section des plus importantes dans les bâtiments édifiés à cette occasion sur l'esplanade des Invalides.

Seul organe spécial de la locomotion automobile industrielle, rédigé par une rédaction d'élite, luxueusement édité, **Le Poids Lourd** mènera incontestablement à bien l'œuvre d'éducation et de vulgarisation qu'il a entreprise.



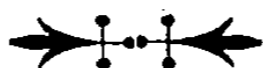
Lisez tous

L'AU TO

Le plus littéraire

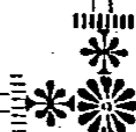
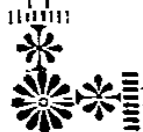
Le mieux informé

Des journaux quotidiens sportifs



Faubourg Montmartre, 10 — PARIS

Téléphone : 22.812 — 227.48



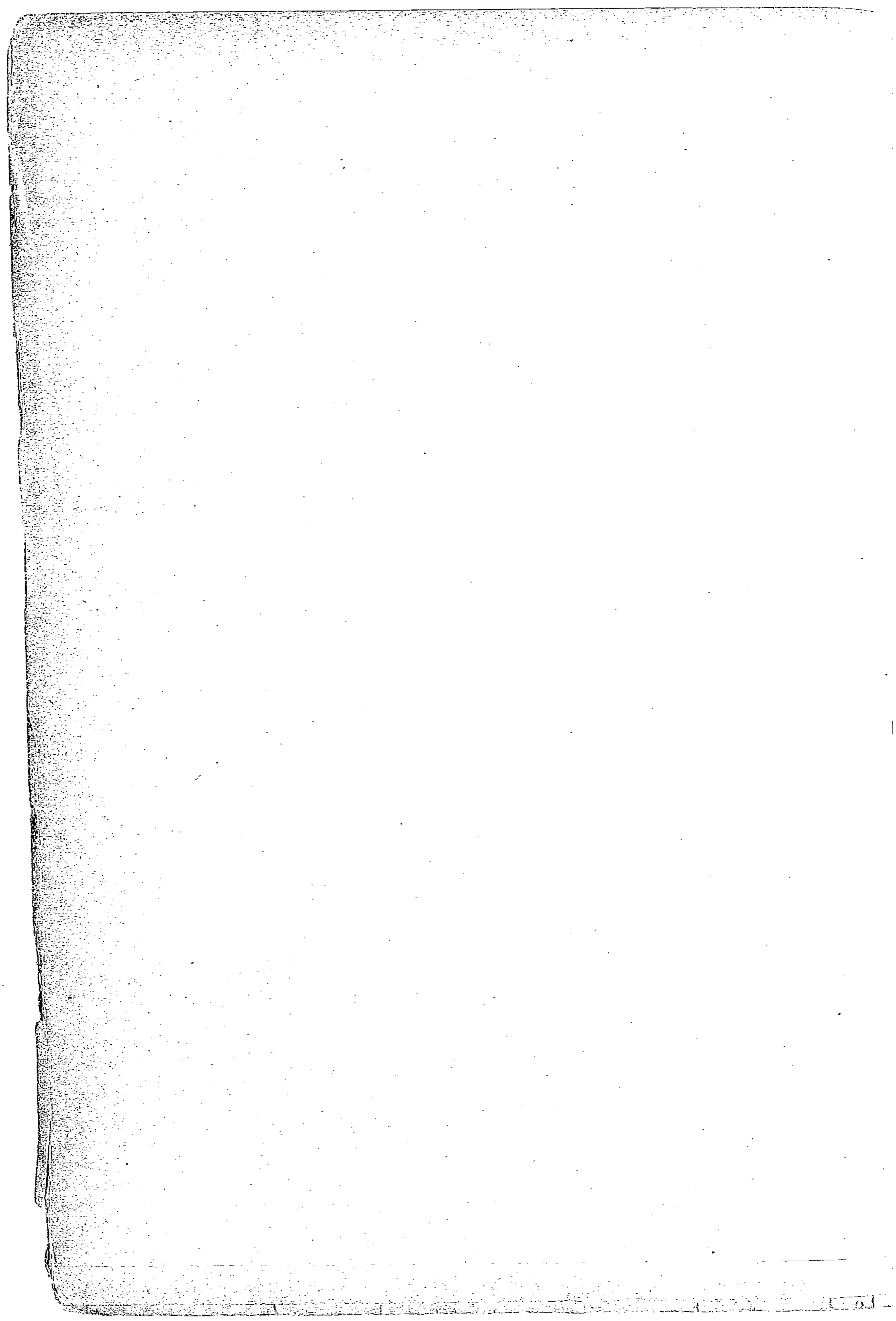


TABLE DES MATIÈRES

PREMIÈRE PARTIE

Prophètes et Précurseurs

Salomon de Caus. — Newton. — Cugnot

I. — *Les Prophètes* : Prophétie de Roger Bacon. — Les plans de Léonard de Vinci. — Girolamo Cardano. — Salomon de Caus et *les Raisons de forces mouvantes*. — Les premières machines à transmission de force. — Voiture décrite par Ozanam. — Chars à voiles. — Véhicules à ressorts. — Le carrosse de Jean Thésou. — La vapeur et l'italien Branca. — Le premier moteur à explosions. — Huygens. — Denis Papin. — Le « joujou » de Newton. — Vaucanson. — La Machin' Petiaux... — ... Et Watt lui-même! — Les bien-fauteurs de l'automobilisme. p. 3-15

II. — *Le Créateur de la locomotion automobile* : L'étincelle. — Nicolas-Joseph Cugnot. — Le rapport de L.-N. Roland. — L'initiative du général de Gribeauval. — On est prêt!... — Le marquis de Choiseul en disgrâce. — Mort de Cugnot. — Cinquante ans après. — La controverse des essais à l'Académie des sciences. — Lettre du général marquis de Saint-Auban. — Opinion de Morin, Pouillet, Molard. — *Le Moniteur* et Bachaumont. — La voiture de Cugnot aux Arts et Métiers. — Autre question : l'inutilisable chaudière. — L'opinion de M. A. Mallet. — Ce que pensait Séguier. — Hommage rendu à Cugnot par le général Morin p. 17-31

DEUXIÈME PARTIE

Genèse de la locomotion mécanique

Trevithick et Vivian. — Gurney. — Hancock. — Charles Dietz. — Lotz. Thomson. — Michaux. — Lenoir. — Ravel. — N.-J. Raffard. — Jeantaud.

III. — *Les Diligences sans chevaux en Angleterre* : Go ahead! — L'ingénieur et prudent Olivier Evans. — James Watt, l'impuissant. — Le tricycle à vapeur de W. Murdoch. — Richard Trevithick, le plus grand inventeur anglais. — La route et le rail. — Voiture de Julius Griffiths. — David Gordon. — Goldsworthy Gurney, apôtre et martyr! — Sa première locomotive sur route. — Les jambes de secours. — L'aventure de Melksham. — Les taxes et les péages. — Le « Select Committee » de la Chambre des communes. — Service public de Sir Charles Dance. — L'affaire de la route rechargée. — Rapport du

« Select Committee ». — Les conclusions. — Walter Hancock. — Premier voyage à Brighton. — Un homme mort de peur. — *L'Enterprise* et les services publics. — Scott Russel. — L'essor. — Une Société d'encouragement en 1833. — Un accident grave. — Taxes et prohibitions p. 35-64

IV. — *Essais de traction mécanique sur route en France* : Les essais en France. — Charles Dallery, fabricant d'orgues et de locomotives. — L'Angleterre nous éblouit. — Onésiphore Pecqueur et le mouvement différentiel. — Une erreur à rectifier. — Incohérences. — La famille Dietz. — Le remorqueur de Charles Dietz. — De Paris à Saint-Germain en 1834. — La médaille d'honneur. — Nouveaux essais. — Le chevalier d'Asda à la cour de France. — Lotz fils aîné et ses routièrès. — Premier arrêté relatif à la circulation. — L'éclectisme de Lotz fils aîné. — Les brevets J.-F. Cail et C^{ie}. — Routièrès et messageries à vapeur. — Albaret et C^{ie}. — A l'Exposition de 1867. — L'opinion de Maxime du Camp. — Le rapport de Tresca. — Les voitures à vapeur des frères Michaux p. 63-86

V. — *La Roue, la Route et le Rail* : Le roi Tchakravartin. — La route et la roue. — Routes à rainures. — Roues à crampons. — Le rail triomphe de la route. — L'adhérence au sol. — Le bandage de Thomson. — Ce qu'on pense du caoutchouc. — La vitesse. — Impressions de voyage en chemin de fer. — Il souffle un vent de folie. — Conceptions étranges. — M. John Progrès. — L'Angleterre édicte les *Locomotives Acts*. — La France plus perspicace que l'Angleterre p. 87-102

VI. — *Une époque de transition* : Gazoline, vapeur, électricité. — L'invention de Lenoir. — Aventures du premier canot. — Question de priorité. — Premières voitures à vapeur chauffées au pétrole. — J. Ravel et Wilkinson. — Premier essai de Ravel. — Une voiture ensevelie. — Quelques inventeurs isolés : Stapfer, Ravel, Palmers de Grooté, Touzé. — Fernand Forest. — La fée Électricité. — Première voiture électrique de Davidson. — Le vélocipède G. Trouvé. — L'année 1881. — N.-J. Raffard et son tramcar électrique. — Nouveaux essais du tramcar. — La carrière de N.-J. Raffard. — Son apologie. — Les débuts de Jeantaud p. 103-120

TROISIÈME PARTIE †

Les Grands Promoteurs de l'industrie automobile

Les Bollée. — Le comte de Dion et Bouton. — Gottlieb Daimler et Levassor. — Léon Serpollet. — Armand Peugeot. — Benz et Roger. — Michelin

VII. — *Les Constructeurs de la première heure* : Une grande découverte : A. Bollée père invente en 1873 la direction à deux pivots, et en 1878, les dispositions générales des voitures actuelles. — *L'Obéissante* et l'autorisation de circuler. — La conquête de Paris. — Rapport de M. Tresca. — Le tramway à vapeur. Dalifol. — *La Mancelle* à Vienne. — *La Marie-Anne*; le rapport du capitaine d'artillerie Naquet. — 760 kilomètres en soixante-quatorze heures douze minutes. — *La Nouvelle*. — Les premiers clients. — L'œuvre d'Amédée Bollée père. — La famille Bollée. — Léon Bollée et sa voiturette. p. 125-140

VIII. — *Les Constructeurs de la première heure* : Une activité qui s'emploie. — L'heure décisive. — Bouton. — Trois associés qui débutent. — Des « attendus » histori-

ques. — Vers la vitesse : la première course d'automobiles. — Les canots à vapeur, *l'Éclair*, *le Météore*. — Les associés cherchent leur voie. — Intervention momentanée de Méréle. — Le client difficile : un gros procès! — L'Exposition de 1889 et la routine des « bureaux ». — Retraite de Trépardoux; De Dion et Bouton restent seuls. — Le moteur à pétrole. — La révélation du tricycle. — A suivre... p. 143-164

IX. — *Les Constructeurs de la première heure* : Jeunesse de Gottlieb Daimler. — Otto et Langen. — Les premiers brevets Daimler. — M. Sarazin. — La maison Panhard et Levassor. — Mme Sarazin et Levassor. — Mort de Sarazin. — L'initiative d'une veuve. — A l'Exposition universelle de 1889. — Mariage de Mme veuve Sarazin et de M. Émile Levassor. — L'orientation. — Daimler en Allemagne. — Panhard et Levassor en France. — La première voiture automobile. — L'essor. — Fin du moteur Daimler. — La Société anonyme des anciens établissements Panhard-Levassor. — Les grands disparus. p. 167-190

X. — *Les Constructeurs de la première heure* : Léon Serpollet et son histoire. — Paris-Enghien-les-Bains. — Premier permis de circuler. — L'automobile, l'armée et les freins. — A. Peugeot et l'Exposition de 1889. — Serpollet et Archdeacon. — Le voyage à Lyon. — Une aventure étrange. — Quadruple contravention. — Entretien avec M. Lozé. — L'initiative de M. Armand Peugeot. — Peugeot et Levassor. — Moteur à l'avant ou à l'arrière? — En suivant la course Paris-Brest. — Carl Benz et Roger. — H. Lepape et le *Corbillard*. — Tenting. — Les bicyclettes à pétrole. — Pierre Giffard, H. O. Duncan et les bicyclettes Hildebrand et Wolfmüller. — Les débuts de H. O. Duncan dans l'industrie automobile. — Osmont au vélodrome de Lille p. 193-218

XI. — *Les Constructeurs de la première heure* : Le vélocipède du « Grand Pierre ». — Découverte du pneu démontable par Édouard Michelin. — Le bandage pneumatique, Sa genèse. — Les brevets R. W. Thomson. — Une conférence d'André Michelin en 1893. — Les débuts : Premier succès dans Paris-Brest. — Heureuse influence du pneumatique sur l'industrie automobile. — Les trois premières voitures de Michelin. — *L'Hirondelle*. — *L'Araignée*. — *L'Éclair*. — Le calvaire des essais. — Intéressantes expériences. — Pour convaincre un client! — A plus de soixante à l'heure. — Le « trust » de Michelin. — L'usine de Clermont-Ferrand. — Le caoutchouc et la statistique. — Les procédés méticuleux de la fabrication Michelin. — Distinction méritée. p. 221-244

XII. — *Les Clients de la première heure* : Chez les premiers constructeurs. — Enquêtes et commandes. — Le prospectus de Panhard et Levassor. — Lettres et clients. — M. Lucotte. — Attestations et témoignages. — M. Roger. — La voiture Benz et le riche Roubaisien. — Voyage de Paris à Roubaix. — Résultats du voyage. — Les premiers clients de Léon Serpollet. — Le passage du Saint-Gothard, en 1895, avec une voiture Peugeot. — Pannes à sensation. — Un pionnier : M. Léon Auscher. — Chez de Dion et Bouton. — Motocyclistes néophytes. — Le coût et l'entretien d'une voiture. — Ce que coûte une automobile. — Questions d'esthétique. — Le concours du *Figaro*. — Un article de M. Paul Arène. — Le concours des Magasins du Louvre p. 245-264

QUATRIÈME PARTIE

La Vitesse et sa griserie

Paris-Rouen. — Paris-Bordeaux. — L'Automobile-Club de France. — Paris-Marseille. — Paris-Dieppe. — Paris-Amsterdam. — Le Tour de France. — De trente à cent à l'heure. — Le « pneu boit l'obstacle ».

XIII. — *Le Concours de Paris-Rouen (1894)* : L'orientation. — Vers la vitesse. — Le concours du *Petit Journal*. — Jean sans Terre. — Le règlement. — Les engagements. — 102 inscriptions! — Les éliminatoires. — Le grand jour de l'épreuve. — Sur la route. — L'arrivée à Rouen. — Le palmarès. — L'opinion de la presse. — Heureux hasard! — M. le baron de Zuylen! — Marinoni. p. 267-283

XIV. — *La Course Paris-Bordeaux-Paris (1895)* : L'initiative du comte de Dion. — Le comité de Paris-Bordeaux. — Le sous-comité et le règlement. — Le jour de la course. — Une cinquantaine d'engagements. — Place de l'Étoile. — L'ordre des départs à Versailles. — Sur la route. — Au contrôle de Bordeaux. — *L'Éclair* de Michelin. — Le classement d'arrivée. — L'Automobile-Club de France. Sa fondation. — Les premières expositions d'automobiles. — En Angleterre. — Sir David Salomons. — L'Exposition de Tunbridge Wees. — Vers l'abolition des « *Locomotives Acts* ». — Le British Motor Syndicate. — Duncan et Bollée. — Chèque et séquestration! — En Amérique. — La course du *Times Herald*. p. 287-304

XV. — *La Course Paris-Marseille (1896)* : L'Automobile-Club de France. — L'œuvre qu'il prépare. — Le baron de Zuylen. — L'œuvre accomplie. — Le règlement de Paris-Marseille. — Les motocycles et l'épreuve éliminatoire. — Paris-Marseille. — Le départ. — Vers Marseille. — L'accident de Levassor. — A Marseille. — L'exposition. — Le train spécial. — Le retour vers Paris. — La dernière étape: Un article de Michel Corday. — L'arrivée. — La Renaissance anglaise. — L'abolition des « *Locomotives Acts* ». — L'essor industriel et commercial. — La Compagnie Daimler anglaise. — Instone. — La promenade London-Brighton. — Pennington l'illustre. — Ceux qui n'y crurent pas. — Pennington et la défense nationale. p. 305-328

XVI. — *La Course de Paris-Dieppe (1897)* : La multiplication des épreuves de vitesse. — Marseille-Nice-Monte-Carlo. — La course Paris-Dieppe. — L'organisation, les ravitaillements. — La course et ses incidents. — Le treizième du classement. — Le classement par catégories. — Paris-Trouville. — Paris-Cabourg et les départs en course. — Les motocycles et leurs performances. — Les expositions : rupture entre le cycle et l'automobile. — Le premier concours de poids lourds à Versailles. — Itinéraires et tableau de marche. — Concurrents et catégories. — Les conclusions du concours. — Les transports publics automobiles en 1897. — Les fiacres à traction mécanique. — L'automobile et l'armée. — La clientèle privée. — Ceux qui comptent. — La réglementation et le fisc. — Mort de Levassor. p. 329-347

XVII. — *La Course Paris-Amsterdam (1898)* : Les épreuves se multiplient. — Quelques courses. — Quelques accidents. — Le record du monde de Léon Bollée. — Paris-Bordeaux. — Nouvelles formules. — L'Exposition des Tuileries. — Paris-Amsterdam. — Organisation et règlement. — Départ des touristes. — La préfecture et le terrible M. Bo-

chet. — En suivant l'épreuve. — L'accueil à Amsterdam. — Le retour. — L'arrivée. — Le classement. — Le luxe et l'industrie. — Liverpool Trials. — Le deuxième concours de poids lourds à Versailles. — Courses de côtes. — Chanteloup. — Records. — Le kilomètre à Achères. — L'opinion publique et les « chauffards ». — Les nouvelles taxes. — Majoration de l'impôt. — Et le grand règlement général de la circulation? — L'inspecteur des automobiles. — Quelques chiffres. — L'essor continue p. 349-375

XVIII. — *Le Tour de France (1899)* : La vitesse en 1899. — Les épreuves sportives sur la Côte d'Azur. — Le kilomètre à Achères. — Rôle joué par le pneumatique, depuis trois ans, dans l'augmentation des vitesses. — Paris-Bordeaux. — Le tour de France. — Sa genèse. — Le départ. — Sur la route. — Incidents. — Le classement par catégories. — L'épilogue. — Nombreuses épreuves en fin de saison. — Les courses de côtes. — L'Automobile-Club à l'hôtel Pastoret. — L'œuvre de la Commission sportive. — La politique à l'Automobile-Club. — Et l'Exposition des Tuileries? — Une lettre... et ce qui s'ensuivra p. 379-405

CINQUIÈME PARTIE

Le Siècle de Gordon-Bennett

Coup d'œil rétrospectif. — L'Industrie. — Le Sport. — La Presse. — La Loi. — L'Exposition universelle. — La Coupe Gordon-Bennett. — Paris-Toulouse. — Paris-Berlin. — Paris-Vienne. — Paris-Madrid. — L'Irlande et le Taunus. — Le Circuit d'Auvergne.

XIX. — *À l'aube du siècle* : Ce qu'il est advenu de l'industrie automobile. — La statistique. — Chez les constructeurs : De Dion-Bouton ; Darracq ; A. Peugeot ; A. Clément ; Panhard-Levassor ; Serpollet ; De Dietrich ; Mors ; Delahaye ; Decauville ; Léon Bollée ; Michelin. — Les autres marques : Renault frères. — Prépondérance et marasme de l'industrie automobile. — Vitesse, tourisme et poids lourds. — Le monde automobile : sportsmen, coureurs, clients. — Les anecdotes. — Les rois chauffeurs. — Les grands morts de l'année : Daimler ; Lenoir. — La guerre aux automobilistes : l'arbre de Cabourg. — L'administration : la menace du gros numéro. — Les dissensions intestines à l'Automobile-Club. — Le Moto-Club. — La presse sportive en 1900. — *La Locomotion automobile*. — *La France automobile*. — *Le Chauffeur*. — *Le Vélo* et le *Journal des Sports*. — La Presse politique et son attitude vis-à-vis de l'automobilisme. — Une langue spéciale. — Snel... — La réclame et les formes diverses de la publicité. — Bibendum p. 411-452

XX. — *L'Exposition universelle de 1900* : L'automobile à l'Exposition du Champ-de-Mars. — L'annexe de Vincennes. — Le programme industriel et sportif de l'Exposition : à Vincennes. — Les voitures de tourisme. — Les motocycles. — Les voitures de place. — Les voiturettes. — Les poids légers. — Les poids lourds. — Les conséquences. — Le marasme de l'Annexe. — Rapports et conférences. — Premier congrès international d'automobilisme. — Les vitesses en 1900 et le pneumatique Michelin. — Supériorité indiscutée de notre industrie nationale p. 453-469

XXI. — *Première Coupe Gordon-Bennett. — La Course Paris-Toulouse (1900)* : Les courses de l'année. — Classiques meetings de la Côte d'Azur. — Paris-Roubaix et l'affaire de la Croix-de-Noailles. — Les mille milles en Angleterre. — Première Coupe Gordon-Bennett. — Victoire de la France. — Charron avec une Panhard-Levassor gagne l'épreuve. — Paris-Toulouse : la victoire de Levegh sur Mors p. 471-485

XXII. — *La Presse. — Les Salons. — La Décentralisation. — L'Alcool* : Le manifeste de Pierre Giffard et l'Union Automobile française. — La presse sportive : *L'Auto-Vélo*. — H. Desgrange. — Le Salon du Grand-Palais. — La décentralisation sportive. — Les clubs automobiles de province. — A l'étranger : la concurrence éventuelle. — Un gros procès à l'horizon. — Les brevets Selden en Amérique. — L'alcool : son rôle futur dans l'industrie automobile. — Premier concours organisé par le ministère de l'agriculture. — Fin d'année, fin de guerre. p. 487-507

XXIII. — *Paris-Berlin. — La Deuxième Coupe Gordon-Bennett (1901)* : Abondance de biens. — Toutes les vitesses effectuées en 1901. — Paris-Bordeaux et la deuxième Coupe Gordon-Bennett. — La grande épreuve internationale de l'année : Paris-Berlin. — Comment on décida Paris-Berlin. — Le départ des touristes. — Forain. — Paris-Berlin à la Chambre des députés. — L'envolée des coureurs. A la Fourche de Champigny. — L'opinion de la presse politique. — Pénible accident. — A Aix-la-Chapelle, à Hanovre. — L'arrivée à Berlin, l'accueil, les réceptions. — Encore la presse politique. — Le classement. — Les triomphateurs. — Le rôle de Michelin dans Paris-Berlin. p. 509-530

XXIV. — *L'Alcool. — La Législation. — Le Tourisme* : L'initiative de Jean Dupuy, ministre de l'agriculture. — Le Circuit du Nord à l'alcool. — L'organisation. M. Famechon, délégué officiel. — Les catégories : Vitesse, tourisme, transports industriels. — Conclusions, conséquences, résultats. — L'Association générale automobile. — Les gros numéros. — La contravention au vol. — Les arrêtés municipaux. — La jurisprudence. — L'évolution industrielle : le tourisme. — Disparition du tricycle. p. 531-551

XXV. — *Paris-Vienne (1902). — Troisième Coupe Gordon-Bennett* : En vitesse. — Les records. — Les épreuves de côtes. — Préparatifs compliqués de Paris-Vienne. — L'organisation de la course. — Les itinéraires. — Instructions, recommandations, précautions. — Paris-Bordeaux supprimé, on disputera la Coupe Gordon-Bennett au cours de Paris-Vienne. — Le départ des coureurs. — En cours de route. — A travers l'Aarlborg. — Le triomphe de Marcel Renault. — L'arrivée. — La France gagne Paris-Vienne. — Edge emporte la Coupe Gordon-Bennett en Angleterre. — Le classement. — Le « Circuit » des Ardennes. p. 553-576

XXVI. — *L'Automobilisme à l'étranger. — La Commission extra-parlementaire. — Congrès de l'alcool et du tourisme* : La concurrence, Mercedes-Napier. — L'industrie automobile à l'étranger. — Congrès de l'alcool. — Congrès international de tourisme. — Abus des vitesses exagérées. — Menaces prohibitives. — Création d'une commission extra-parlementaire. — Nombreuses épreuves de tourisme et d'endurance. — Quelques courses de vitesse pure. — L'autodrome de Cleveland. — Nice et le 123 à l'heure. — Serpollet gagne la Coupe de Rothschild. — Côtes et consommation. — Deauville et le kilomètre. — Le quart de litre. — Le Circuit des Ardennes. — Château-Thierry et Gaillon. — Les épreuves « couplées ». — Le kilomètre à Dourdan et le record du monde. — Les mille milles en Angleterre. — Les Salons à l'étranger et en France. p. 577-594

XXVII. — *Paris-Madrid (1903)*. — *Le Circuit d'Irlande* : La fin des courses de vitesse sur route ? Paris-Madrid. — La gigantesque épreuve et les malheurs. — L'organisation. — Routes et pressentiments. — Les touristes. — Le départ des coureurs. — Incidents. — Accidents. — Interdictions gouvernementales. — Michelin triomphe encore : son épopée. — Le roi des pneus et le pneu des rois. — La maison Renault frères. — La quatrième Coupe Gordon-Bennett. — Le Circuit d'Irlande. — Incendie de Cannstadt. — Avant l'épreuve. — La course se dispute. — Victoire de Jenatzy. — La Coupe passe en Allemagne. p. 595-614

XXVIII. — *L'Endurance et la vitesse pure* : Les vitesses pures : Arras, Nice. Les Ardennes belges. Dourdan. — Sur le littoral : les motocyclettes. Première Coupe du Motorcycle-Club. — Les courses de côtes. Le Ventoux; Gaillon. — L'endurance et les concours industriels. — L'automobilisme en Amérique : le meeting de Floride. — La première Coupe Vanderbilt. — Congrès de la Fédération des Automobiles-Clubs régionaux. — L'industrie de la carrosserie pour automobiles. — L'automobile utilitaire et industrielle : postes, agriculture, livraisons, armée, omnibus. — Le Salon du Grand-Palais. — La presse sportive. p. 615-638

XXIX. — *Les Éliminatoires; La Coupe Gordon-Bennett en Allemagne (1904)* : Notre anxiété au sujet de la représentation française à la Coupe Gordon-Bennett. — Les polémiques soulevées à l'occasion du choix des concurrents. — Le principe des éliminatoires adopté. — Les éliminatoires en France et à l'étranger. — Le Circuit de l'Argonne. — A l'île de Man. — Les éliminatoires françaises. — Deux hommes nouveaux : Théry, Brasier. — En Allemagne : un parcours difficile. — L'Empereur assiste à la course. — Félicitations, congratulations. — La Coupe nous est revenue. — Qu'allons-nous en faire ? p. 639-661

XXX. — *La Coupe et le Grand-Prix (1905)* : L'état d'esprit à propos de la Coupe. — Choix d'un itinéraire. — Le Circuit d'Auvergne. — Les revendications françaises et les clubs étrangers. — Le Grand-Prix de l'Automobile-Club de France. — Tergiversations et discussions. — 100 000 francs offerts par *l'Auto* au gagnant du Grand-Prix. — Les délégués internationaux à Paris. — Manifeste du Comité de l'Automobile-Club. — Comment se prépara le Circuit. — Organisation matérielle et technique. — Les éliminatoires à l'étranger. — Interview d'un ministre. — Les éliminatoires en France. — Le classement. — A propos de l'épreuve. — Nouvelles angoisses. — La Coupe Gordon-Bennett se dispute pour la dernière fois le 5 juillet 1905. — La France gagne la Coupe. — Brasier triomphe encore. — Historique documentaire de la Coupe Gordon-Bennett. p. 665-691

XXXI. — *Les Détails de l'année* : L'année 1905. — Courses, concours, records, raids, manifestations, semaines, Coupes, etc. — L'Académie des sports. — L'Association des journalistes sportifs. — La presse en 1905. — L'Exposition des petits inventeurs. — La question des garages. — La Ligue des chauffeurs. — Les Salons à l'étranger et en France. — Premier congrès international de tourisme et de circulation automobile sur route. — L'exposition internationale de l'automobile et des sports en 1908. — La commission interministérielle. — L'évolution automobiliste en France. — Rapport de M. Hennequin. p. 693-712

SIXIÈME PARTIE

La Vitesse et le Tourisme

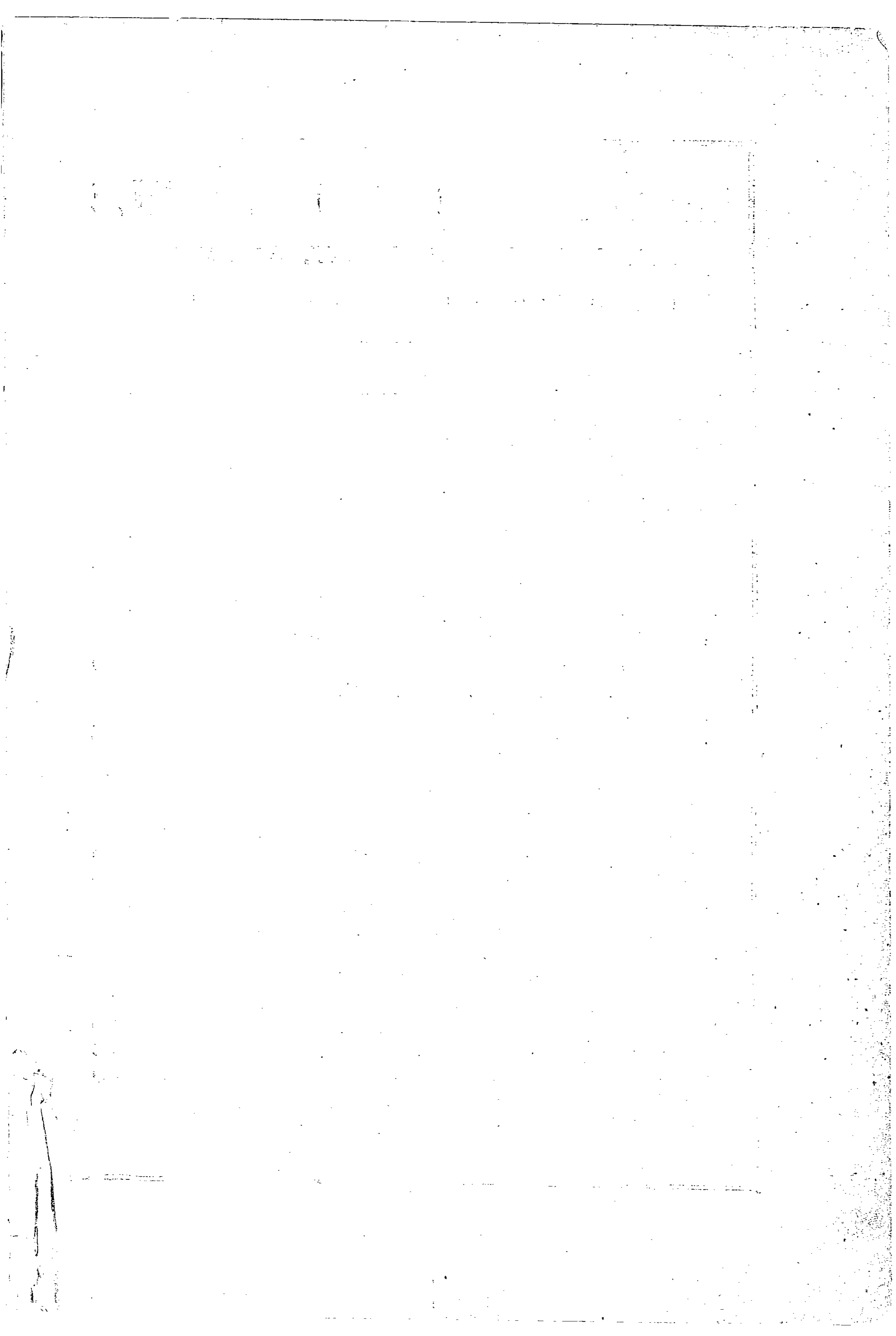
Deux cents kilomètres à l'heure. — Le Grand-Prix de l'Automobile-Club de France. — Les épreuves de tourisme et d'endurance. — Vers l'avenir : l'orientation sportive et industrielle.

XXXII. — *Le Grand-Prix de l'Automobile-Club de France (1906)* : Apothéose de la vitesse. — Le 200 à l'heure dépassé. — Les courses de l'année. — Autres épreuves : Le Circuit des Ardennes. — La Coupe Vanderbilt. — Courses de côte. — La Coupe du bandage. — Le Grand-Prix de l'Automobile-Club de France. — Choix de l'itinéraire. — Le Circuit de la Sarthe. — L'organisation du Circuit. — Les tribunes à Pont-de-Gennes. — Les concurrents. — La première journée : Victoire de Sizz, sur Renault frères. — La seconde journée : triomphe de la marque Renault frères et du pneu Michelin. — Le classement définitif p. 717-739

XXXIII. — *La Réalisation d'une grande œuvre* : Les dix premières années de l'Automobile-Club de France. — Les commissions de la Société d'encouragement. — Le Cercle. — L'œuvre de la Chambre syndicale de l'automobile. — L'ère ouverte au concours d'endurance. — Expositions. — Congrès. — Le Salon du Grand-Palais. — Rapide aperçu de l'industrie automobile en 1906 dans les pays étrangers. — Législation et circulation à l'étranger. — En France : la statistique; l'exportation p. 741-763

CONCLUSION. p. 765-768





LIBRAIRIE DE L'AUTOMOBILE

H. DUNOD & E. PINAT, ÉDITEURS

Quai des Grands-Augustins, 49, Paris (VI^e)

La Vie Automobile (Abonnement annuel)	20	»
La Technique Automobile (Abonnement annuel)	10	»
Le Poids Lourd (Abonnement annuel)	15	»
Hygiène du Chauffeur (Biblioth. du Chauffeur). D ^r Bommier	6	»
Bréviaire du Chauffeur. D ^r Bommier	5	»
Principes et Recettes (Bibliothèque du Chauffeur)	7	50
Les Moteurs à essence pour automobiles. Marchis.	18	»
Perfectionnements automobiles en 1906. Mortimer Megret.	8	50
Le Tourisme en automobile. Auscher	9	»
Tramways et Automobiles. Aucamus et Galine.	12	»
Les Automobiles électriques. Sencier et Delasalle.	15	»
La Voiture Serpollet. Clouet des Pesruches	3	50
Les Bateaux automobiles. Forest.	25	»
Les Canots automobiles. Heirmann	2	»
Les Moteurs à alcool. Périssé	3	50
Carburant et combustion dans les moteurs à alcool. Sorel.	9	50
L'Automobile devant la Justice. Imbrecq.	5	»
Les Litiges de l'Automobile. Imbrecq et Périssé	7	50
Le Code du Chauffeur (Biblioth. du Chauffeur) Imbrecq	7	50
Aide-mémoire de l'Automobile. De Pietra-Santa	2	50
Les Excès de vitesse en automobile. Imbrecq.	2	»
Dictionnaire de l'Automobile. Krausz.	11	»
La Navigation aérienne. Marchis.	20	»
Le Problème général du "vol". Averly	3	»
Mouvement d'un aviateur aéroplane. Henry	5	»
Dynamique de l'aéroplane. Vallier.	3	50
Manuel de l'ouvrier tourneur. Lombard.	5	25
L'Électricité à la portée de tout le monde. Claude.	9	50
L'Électricité industrielle mise à la portée de l'ouvrier. Rosenberg	10	»

