

AMEDEE BOLLEE PERE, LE PIONNIER

Document 1 : Les origines et la jeunesse d'Amédée Père

« Les origines de la famille Bollée se situent dans le Nord-Est de la France, en Lorraine. C'est là que naît Ernest-Sylvain, le père d'Amédée. Jeune, il apprend le métier de fondeur de cloches chez un de ses oncles, lui-même fondeur du roi. Jusque vers 1840, faute de moyens de transport adéquats à leurs lourdes productions, les fondeurs sont souvent ambulants et travaillent sur le lieu d'utilisation, au pied même du clocher. Ils y creusent une fosse pour le montage, construisent le fourneau ; l'atelier est bientôt abrité par des planches. En 1842, Ernest s'établit près du Mans, dans la commune de Sainte-Croix (qui devient bientôt un quartier du Mans). Il profite de la proximité du chemin de fer (la gare du Mans accueille son premier train en 1854). C'est donc à Sainte-Croix que naît Amédée, le 10 janvier 1844. Ernest-Sylvain invente un nouveau système de suspension de cloches qu'il applique aux gros bourdons de Notre-Dame de Paris, Lyon... Longue est la liste des sonneries livrées en France et à l'étranger par la famille Bollée : 10 000 cloches d'églises représentant environ 4 000 tonnes. Les commandes se succèdent pour les cathédrales de Bangkok (Thaïlande), Tournay (Belgique), Sale (Autriche), Canton (Chine), Saïgon (Vietnam), Buffalo (Etats-Unis d'Amérique), Nagasaki et Yokohama (Japon), Saint-Albert, Ottawa et Hailey-Bury (Canada)

(...)

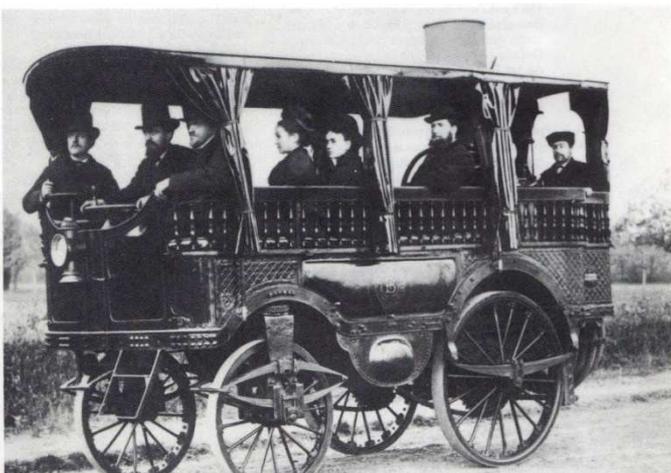
Il [Amédée] fréquente l'école jusque vers ses douze ans. Ensuite ses connaissances lui seront inculquées à la fonderie paternelle, la plupart du temps par son père. Il acquiert ainsi beaucoup de savoir, non seulement comme fondeur, mais aussi comme mécanicien. Et c'est sans problème qu'à quinze ans, il peut suppléer son père gravement malade, à la tête de l'entreprise.

(...)

1867 est l'année de l'Exposition universelle de Paris ; Amédée y fait une visite qui va le marquer profondément. Depuis plus de dix ans la ligne de chemin de fer Le Mans-Paris fonctionne, les gens commencent à circuler, mais il n'en est pas de même pour les idées et encore moins pour les inventions à la pointe des techniques. Il découvre le vélocipède de Michaux et, parmi les tracteurs et trains routiers de l'époque, un omnibus à vapeur dû à Guidez et Colin. Dès lors, il songe à se construire un véhicule à vapeur permettant de se déplacer rapidement. Les événements politiques (la guerre de 1870-1871) et la nouvelle activité militaire de l'usine vont l'occuper un bon moment. Mais lors du repli à Nantes, où va Amédée ? Chez Lotz, constructeur depuis plusieurs années d'engins routiers à vapeur, pour y poursuivre la production d'armes. Pendant son séjour nantais, il va étudier de près les réalisations de Lotz. »

D'après Jean-Pierre DELAPERELLE, *L'Invention de l'automobile. Bollée, de la vapeur au turbo*, Le Mans, éditions Cénomane, 1986

Document 2 : De l'Obéissante à la Mancelle



L'Obéissante (1873) : Amédée Bollée se trouve au volant, à sa gauche on aperçoit Ernest et, derrière eux, leurs épouses. Photographie extraite de DELAPERELLE J.P., *L'Invention de l'automobile. Bollée, de la vapeur au turbo*, Le Mans, Cénomane, 1986



La Mancelle (1878) est présentée par Amédée à l'Exposition universelle de Paris. Pour l'occasion, plus de cinquante sorties sont organisées dans Paris à bord du véhicule. C'est dans la catégorie du matériel de chemin de fer que l'invention d'Amédée se trouve récompensée d'une médaille d'argent. A cette époque Amédée construit au Mans une nouvelle usine spécialisée dans la construction d'automobiles, rue de Paris (devenue avenue Bollée). Photographie Musée des 24 Heures-Circuit de la Sarthe.

« Tout est difficile, tout est à découvrir. La machine à vapeur suffisamment légère pour ne pas être trop encombrante, mais suffisamment puissante pour entraîner le véhicule à bonne vitesse ; la manière de stabiliser celui-ci dans les virages ; la suspension de la caisse ; la conduite de l'engin enfin.

Bref, pour Amédée Bollée, il faut que ce soit un engin « obéissant ».

« Obéissante », sa voiture à vapeur allait le montrer lors des premiers essais et son nom ne tarderait pas à entrer dans l'histoire de l'automobile... A toute vapeur, à la fin du mois d'août 1875.

Après de multiples demandes d'autorisations pour obtenir la permission de circuler, Amédée Bollée peut lancer sur les routes sarthoises, son monstrueux engin à vapeur. Monstrueux, le mot n'est pas trop fort pour « l'Obéissante », une tapissière à douze places, suspendue par huit ressorts à lames au-dessus de quatre roues ferrées comme des roues de charrette.

(...) Propulsé par les 20 CV de ses moteurs, l'engin d'un poids frisant les cinq tonnes peut circuler à 30 km/h, voire pousser des pointes à 40 km/h en palier.

D'emblée « l'Obéissante » conquiert les Manceaux ayant le privilège de monter à son bord. Reste cependant à prouver que l'engin a une véritable vocation routière. Ce sera fait le 9 octobre 1875, date mémorable dans la longue histoire de l'automobile.

Passant par La Loupe, Chartres et Ablis, « l'Obéissante » partie du Mans arrive à Paris, deux cent trente kilomètres plus loin, dix-huit heures plus tard, l'entrée dans chaque département entraînant un arrêt d'une demi-heure pour obtenir les autorisations de passage... Dix-huit heures plus tard, mais nanti de soixante-quinze procès-verbaux pour « infractions » diverses ! Paris réserve un accueil enthousiaste à « l'Obéissante », et, sans rancune pour les P.V., Amédée Bollée invite le préfet de police à faire un tour à bord du véhicule. Sur la route du retour, qui passe par Orléans et Vendôme, le succès rencontré est le même.

Hélas, le succès populaire n'est pas suivi de réussite commerciale et Amédée Bollée qui veut vendre sa voiture en étudie un autre modèle. Ce sera la « Mancelle », moins lourde (2750 kilogrammes seulement), plus rapide (les 40 km/h sont atteints aisément) et surtout, une première dans l'histoire de l'automobile, le moteur à deux cylindres verticaux est placé à l'avant. Sous un capot.

Malgré son prix, 12 000 francs-or, une fortune, une cinquantaine de « Mancelle » sont construites au Mans et sous licence en Allemagne, chez Wöhlert qui complètement ruiné par la suite ne paiera jamais les royalties dues à Amédée Bollée.

Malgré ces difficultés financières (...) le génial Manceau poursuit la construction de voitures à vapeur.

Ce sera ainsi en 1880 la « Nouvelle », plus légère, carrossée, et ce sera encore une nouveauté, en « conduite intérieure », dotée d'un moteur de 15 CV plus économique. Il créera encore la « Rapide » dont un exemplaire roulera à 63 km/h en 1882 mais prenait conscience que la machine à vapeur n'était pas le moteur d'avenir. Il cessait la fabrication des voitures pour se consacrer quelque temps à celle des locomotives de tramways avant de revenir à ses premières activités : la fabrication des cloches. Il mourait, chevalier de la Légion d'honneur et président d'honneur de l'Automobile club de la Sarthe, le 20 janvier 1917, à l'âge de soixante-treize ans »

Jules BREAUX, « Bollée, une dynastie d'inventeurs », dans *Maine économie* n°86, mai-juin 1998.

Glossaire :

Exposition universelle : il s'agit au départ (1761) d'expositions industrielles qui deviennent internationales à partir de 1851. Publiques, gratuites, elles attirent des foules considérables qui viennent admirer les innovations techniques, les réalisations industrielles, les œuvres d'art. Elles assurent la renommée des capitales qui les accueillent et la réputation de nombreux industriels et inventeurs. C'est pour celle de 1889 à Paris qu'un ingénieur et industriel en constructions métalliques, Gustave Eiffel, réalise et expose la tour qui porte son nom.