

AMEDEE BOLLEE FILS, TECHNICIEN DE GENIE



Amédée Bollée père et fils. Photographie extraite de BOLLEE G., «Amédée Bollée. Le pionnier de l'automobile (1844-1917)», dans *RHAM*, Tome 11, 1991

Document 1 : La jeunesse d'un passionné.

« L'un des plus ardents admirateurs d'Amédée Bollée n'est autre que son fils aîné, prénommé aussi Amédée, né au Mans le 30 janvier 1867, et que, pour des commodités d'usage, chacun s'est accordé à appeler Amédée Bollée fils. D'abord témoin juvénile et enthousiaste des promenades et des voyages paternels, il s'initie dès l'enfance aux mystères de l'automobile naissante. Il a une quinzaine d'années quand il crée de toute pièce une locomotive à vapeur miniature. Installée dans la propriété familiale de Bel-Air, cette machine permet de transporter les invités de son grand-père. (...)

En 1887, Amédée fils dirige l'atelier paternel de construction d'automobiles. Conseillé par son père, il s'attaque au problème du moteur à explosion. Les indications fournies par l'expérience ruineuse, mais combien glorieuse de son aîné, inspirent cette orientation vers la recherche d'un moteur plus léger et moins encombrant que le moteur à vapeur. (...)

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



Le Torpilleur, premier véhicule de course conçu selon des critères aérodynamiques modernes, immédiatement adapté pour le tourisme. Photographie tirée de DELAPERELLE J.-P., *op. cit.*

Document 2 : Des progrès liés à la course automobile (chronologie).

- 1896 : participation à la course Paris-Marseille-Paris. Amédée pilote lui-même sa voiture et percute un arbre tombé en travers de la route. Il est légèrement blessé et contraint à l'abandon. Mais la première étape a prouvé les qualités du véhicule au public qui passe commande aux ateliers Bollée. Puis le groupe Dietrich rachète à Amédée les brevets de ses modèles. Amédée continue à produire dans un premier temps les moteurs des véhicules ensuite assemblés par de Dietrich dans ses usines de l'Est du pays.

- 1898 : pour la grande course Paris-Amsterdam-Paris, Amédée a mis au point un nouveau modèle, baptisé « Torpilleur » en raison de sa vitesse et de sa ligne aérodynamique très innovante. Deux Torpilleurs se hissent aux troisième et cinquième places, avant de remporter d'autres courses en province la même année (Bordeaux-Biarritz, Pau-Bayonne-Bordeaux, Bordeaux-Périgueux).

- 1899 : Amédée engage trois Torpilleurs dans le premier Tour de France automobile. La participation se solde par trois abandons et Amédée, déçu, abandonne définitivement la compétition. Cependant

l'influence de la course se fait sentir sur les véhicules destinés au public : en 1901 le nouveau type D est dérivé du Torpilleur avec sa carrosserie largement composée d'aluminium, et sa ligne plus aérodynamique. Le moteur développe bientôt quatre cylindres, ce qui marque ici encore l'avance d'Amédée sur nombre de ses concurrents.

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

Document 3 : Au début du XXe siècle, une réelle qualité mais un succès trop limité.

« Amédée fils n'est absolument pas ce qu'il est convenu aujourd'hui d'appeler un « commercial » ; les modes le laissent le plus souvent indifférent. En revanche, la recherche de la qualité et le progrès le passionnent. Il n'a donc pas pour ambition le développement systématique de son entreprise et après 1906, guère plus de trente à quarante châssis ne sortiront annuellement de son usine.

Fignoles à l'extrême, ils atteignent des prix respectables et s'adressent nécessairement à une clientèle aisée, voire très aisée. Parmi elle, le marquis de Broc, les Lebaudy, les princes Amédée et Jacques de Broglie, M. Cointreau¹, M. de Paiva, le marquis du Luart, le comte François du Luart, M. Chappée², le duc des Cars, le vicomte de Ruillé, le vicomte du Soulier, le comte de Nicolay, M. Paul Jamin, M. de Castelnau, M. Singher³, M. d'Aillières, etc. Le marquis de Broc possède jusqu'à sept véhicules de la marque.

Avec 1907 naît le type E, sur le quel les innovations ne manquent pas. (...)

Jamais satisfait de ses créations, Amédée cherche des améliorations à apporter au modèle E, alors que celui-ci commence tout juste à paraître. C'est d'abord au bruit qu'il s'attaque, avec succès (...). En contrepartie, ce travail excessivement soigné coûte cher : un châssis nu coûte la bagatelle de 20.500 francs ; une Rolls-Royce revient alors à 21.000 francs. (...)

L'activité de l'usine passe par des phases de production diverses, qui font que le nombre d'ouvriers varie, selon les besoins, de trente à cent cinquante. Pendant des années, l'entreprise fabrique presque exclusivement des moteurs pour de Dietrich, à la cadence d'un par jour environ, en plus de voitures complètes en nombre réduit.

La dernière série de voitures Amédée Bollée fils apparaît en 1913 ; c'est le type F, équipé d'un moteur de 4 litres de cylindrée. Son vilebrequin possède un amortisseur de torsion hydraulique. Ce type connaît un succès certain ; c'est le plus vendu de la firme entre 1913 et 1921. A cours de la même année 1913 sort le 200^e modèle du type E. La première guerre [Première Guerre mondiale] surprend alors le constructeur manceau (...).

En 1919, les derniers modèles commencés avant 1914 sont terminés et vendus. Amédée se rend compte sans tarder que les conditions économiques d'après guerre ne laissent subsister que les très puissantes sociétés de construction. Prudent, il refuse les concours qui s'offrent à lui car il veut rester son propre maître et préfère n'aventurer que ses propres capitaux. (...)

Le 11 septembre 1926, alors qu'il reçoit des mains de M. Arsène Lefevre, maire du Mans, la croix de chevalier de la Légion d'honneur, il déclare : « Je n'ai jamais pu, pour des raisons qui tiennent à mon tempérament spécial, être autre chose qu'un constructeur amateur. Les bonnes années, je faisais de 25 à 30 voitures... » (...)

Pour beaucoup, Amédée restera le père de l'aérodynamique ; adepte d'une grande rigidité pour ses châssis, il aura toujours eu présent à l'esprit de construire avec un maximum de soin, de simplicité, tout en luttant contre le bruit. »

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

1 – Célèbre dynastie d'entrepreneurs de la ville d'Angers, producteurs de la liqueur qui porte leur nom.

2 – Autre famille d'industriels sarthois de renom (métallurgie), propriétaires notamment de la fonderie d'Antoigné à Sainte-Jamme-sur-Sarthe.

3 – Il s'agit d'Adolphe Singher, président de l'ACO (Automobile Club de l'Ouest) et directeur de la Mutuelle mobilière incendie du Mans, qui sera bientôt à la base des Mutuelles du Mans Assurances (MMA).