

LEON BOLLEE, L'INDUSTRIEL

Document 1 : La jeunesse d'un entrepreneur.

« Léon Auguste Antoine Bollée naît au Mans le 1^{er} avril 1870. L'esprit de recherche et d'invention étant devenu, si l'on peut dire héréditaire chez les Bollée, Léon n'attend pas pour le prouver.

(...)

Elève du lycée Montesquieu au Mans, il construit plusieurs appareils pour le laboratoire de physique et ajoute à ses créations une machine à contrôler les billets de chemins de fer, une bicyclette sans chaîne, etc.

Reçu au baccalauréat d'enseignement secondaire, il se destine à la carrière de fondeur de cloches, et commence son apprentissage au moment où son père Amédée remplace ses anciennes tables numériques par d'autres qui tiennent compte de ses observations sur la tonalité des cloches, leurs dimensions, leur masse et les dimensions des moules. Ce travail nécessite deux spécialistes devant œuvrer pendant des mois. Chargé par son père de surveiller les résultats des calculateurs, Léon pense qu'il serait plus aisé d'effectuer ce labeur à l'aide d'une machine. Hélas, il n'existe alors dans le commerce que des appareils capables de faire des additions. Pour effectuer des multiplications, les machines sont rares et d'un maniement long et peu pratique. Le jeune Bollée imagine le « principe de la multiplication directe » avec lequel un seul tour de manivelle suffit pour chaque ordre (unités, dizaines, centaines...) du multiplicateur. Son principe repose sur la réalisation mécanique des tables de Pythagore. Construite à la fonderie de cloches familiale, la calculatrice obtient un réel succès à l'Exposition universelle de Paris et vaut à son auteur une médaille d'or. Ayant entendu parler du créateur et de sa réalisation, Edison vient à Paris pour examiner l'objet ; convaincu du génie de Léon Bollée, il fait des offres financières très conséquentes pour lui offrir d'aller travailler avec lui aux Etats-Unis... Mais Léon refuse. (...)

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

Document 3 : Au début du XXe siècle, une entreprise prospère.



Ci-contre : intérieur de l'usine des Sablons. Photographie exposée au Musée des 24 Heures – Circuit de la Sarthe.

« Entrevoyant un avenir favorable, Léon fait édifier, rue de l'Ormeau, au Mans, un atelier dans lequel il continue la construction des châssis de voitures, et ceci dès 1900.

Quelques années plus tard, cette usine devient elle-même insuffisante, et Léon décide de faire bâtir dans le quartier des Sablons (à l'emplacement de l'actuelle Sécurité sociale), à l'entrée de l'avenue de Paris qui bientôt portera son nom, un vaste établissement où sera transporté son outillage.

La nouvelle usine couvre une superficie de près d'un hectare ; par son agencement, tant au point de vue de la simplification du travail, de la répartition des outils, que de l'hygiène intérieure, elle est considérée à son époque comme une entreprise modèle. (...)

Rompant unilatéralement l'accord qui le lie à son frère Amédée et en vertu duquel les deux frères ne peuvent se concurrencer, Léon oriente sa production vers la « grosse voiture ». En 1903, sa « 24 chevaux » fait sensation.

Comme son frère Amédée, Léon sait se cantonner dans la création simultanée de deux ou trois types de voitures seulement. Il possède un sens commercial développé et ne manque pas de présenter ses modèles dans les salons parisiens. Ses dépliants publicitaires sont très réussis et son agence parisienne maintient une propagande

soutenue. La qualité de fabrication, le montage de carrosseries au goût du jour, contribuent au succès des voitures mancelles. Les véhicules sont luxueux et une bonne partie de la production part à l'exportation. Les modèles les plus chers se vendent bien aux Etats-Unis où l'exclusivité de la distribution des automobiles Léon Bollée est assurée par le milliardaire Vanderbilt.

Le 13 janvier 1905 la marque est présente au salon de Lexington Avenue à New York. Cette année-là, 250 à 300 ouvriers produisent en moyenne une voiture par jour, dont la plupart ont des châssis pour des véhicules de 18/24 chevaux. (...)

[En 1908], faisant preuve d'une audacieuse initiative, Léon invite les frères Wright, que beaucoup prennent alors pour des « fumistes », à venir faire leurs expériences d'aéroplanes au Mans. Aéronaute pratiquant, il a déjà fondé l'Aéro-Club de la Sarthe (...) il accueille chez lui Wilbur et Orville Wright, et met à leur disposition ses appuis, ses idées, son usine. En 1908, l'appareil est au point. Les essais attirent des foules de curieux aux Hunaudières et à Auvours. 25.000 personnes assistent à leurs vols, dont l'importance restera capitale pour l'histoire de l'aviation. Leur réussite dans le ciel manœuvre réhabilite les pionniers américains contestés.

En 1913 paraît le 1.425^e véhicule du type G, qui semble bien être son plus grand succès commercial.

Alors que son usine est en plein essor, Léon s'éteint dans une clinique de Neuilly, à l'âge de 43 ans, le 16 décembre 1913, des suites d'une affection cardiaque. (...) ».

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

Document 3 : La grève du printemps 1906 dans l'usine de Léon.

Dimanche 4 mars : Dans la matinée, des grévistes manifestent en chantant l'hymne socialiste : *l'Internationale*. Ils se réunissent à la Bourse du travail. L'après-midi le cortège (deux cent personnes) se rend vers la gare pour accueillir un délégué syndical parisien... Ils réclament notamment une augmentation générale et proportionnelle des salaires, la suppression du travail le dimanche, l'installation de grillages de protection autour de certaines machines, une réorganisation de la pharmacie de l'usine, le balayage quotidien de l'atelier et le nettoyage quotidien des sanitaires. Le soir même, Léon Bollée adresse une réponse écrite aux grévistes : il ne peut augmenter les salaires qui sont déjà supérieurs selon lui à ceux consentis par les autres constructeurs. Il ne comprend pas non plus les réclamations en matière d'hygiène car, selon lui toujours, son usine est un modèle à cet égard.

Mardi 13 mars : Des manifestations violentes éclatent à la sortie de l'usine de la rue de l'Ormeau en fin d'après-midi. Les gendarmes doivent protéger les travailleurs qui sortent de l'usine d'une foule de deux mille personnes. Des pierres sont lancées. Un gendarme a « l'oreille déchirée par un caillou »...

Mercredi 14 mars : Le maire prend un arrêté interdisant tout attroupement sur la voie publique au motif des violences de la veille. Les gendarmes escortent les ouvriers désirant travailler jusqu'à leurs quartiers d'habitation... Sur leurs parcours, des grévistes sont arrêtés pour outrages et injures aux agents et gendarmes.

Judi 15 mars : Au tribunal, six grévistes sont jugés pour outrages ou lancements de projectiles à l'encontre des forces de l'ordre. Tous sont condamnés. Les peines vont de l'amende de 16 francs à 10 jours de prison. Les condamnés protestent de leur innocence ou des violences commises contre eux par les gendarmes.

Lundi 26 mars : Les grévistes réunis à la Bourse du travail votent la reprise du travail. Une vingtaine d'entre eux se présente à l'usine mais ils trouvent une affiche signée de Léon Bollée qui exige qu'ils lui adressent leur demande par écrit.

Mardi 27 mars : Dernière mention de la grève par le journal *La Sarthe*. Le soir, des grévistes se présentent aux bureaux de l'établissement Bollée où on leur remet leurs outils et le salaire qui leur reste dû. En repartant de l'usine, ces ouvriers licenciés forment une manifestation en chantant *l'Internationale*.

D'après le « quotidien libéral » *La Sarthe*, consulté à la Médiathèque Louis Aragon du Mans pour les mois de février – mars – avril 1906.