

## HENRI VALLEE, UN « QUATRIEME BOLLEE » ?



Ci-contre : Henri Vallée posant en compagnie de sa mère et de son épouse, à bord de son « Vis-à-vis ». Photographie tirée de Jean-Pierre DELAPERELLE, *L'Invention de l'automobile. Bollée : de la vapeur au turbo*, éditions Cénomane, 1986.

### Document 1 : Un ouvrier devenu entrepreneur.

« Encore jeune enfant, Henri Vallée, né le 30 juin 1865, se retrouve orphelin de père. Très tôt, il manifeste des aptitudes pour la mécanique et le dessin industriel. Jules, son aîné de neuf ans, décide de son orientation en le faisant entrer en apprentissage dans un atelier de serrurerie. Cela lui sourit, puisqu'en 1884 Henri débute comme ouvrier chez celui qui a déjà une renommée dans le domaine de l'automobile : Amédée Bollée père. De là se noueront des liens d'amitié entre Vallée et celui auprès de qui il travaillera, Amédée fils, qui a deux ans de moins que lui. Cette liaison entre les deux familles avait déjà été amorcée car Jules, d'abord instituteur, fut nommé directeur d'une école mancelle (rue Erpell) et eut en classe les trois célèbres fils Bollée : Amédée, Léon et Camille, avec lesquels il sympathisa.

(...)

Son sérieux, son habileté professionnelle, son intelligence sont certains, mais Vallée ne se sent pas mûr ; aussi part-il aux Etats-Unis dans le but de parfaire ses connaissances. C'est dans une aciérie de Pittsburgh puis dans une usine de la Nouvelle-Orléans qu'il se perfectionne pendant deux ans.

Revenu en France en pleine possession de la technique des métaux, il entre comme ouvrier chez un mécanicien de cycles du Mans.

Vers 1890, avec des moyens modestes, il s'installe fabricant de cycles au Mans, 27 rue d'Alger. Les deux-roues sont alors en plein essor : les bicyclettes Vallée étant des produits de qualité, la jeune marque se développe rapidement et acquiert une excellente réputation dans la région.

(...) Les premiers pneumatiques démontables, œuvre des Michelin, datent de 1891 et ne sont utilisés vraiment qu'à partir de septembre (date de la course Paris-Brest et retour).

Le 13 janvier 1892, Henri Vallée dépose un brevet pour l'invention, lui aussi, d'un pneu démontable, et plus particulièrement pour son enveloppe à tringle d'acier. Une exploitation commerciale suit, sous le nom de pneumatique « Vallée-Mignot » ou « Vital-Vallée ».

(...)

La première voiture Vallée est une voiturette à deux places, robuste, légère, à l'allure sportive. (...).

Les bicyclettes Vallée, toujours de bonne qualité, rendent le commerce prospère. Avec le capital acquis, Henri fait construire, vraisemblablement en 1896, une petite usine dans un quartier manceau tout neuf à l'époque, rue de l'Australie, au numéro 60, ainsi qu'une maison d'aspect bourgeois. Il y installe des machines-outils de choix, spécialement achetée pour la nouvelle orientation de son activité, et s'y établit en 1896. Là, la Société des Automobiles Vallée prend son essor. (...)

Encouragé par ses premiers clients, Henri recherche des capitaux puis crée la « Société Anonyme des Automobiles Vallée ». La maison de vente se tient à Paris, 15 rue de la Grande-Armée, le dépôt étant à Levallois-Perret, 19 rue des Arts. Un réseau de représentants se crée à l'étranger, notamment en Belgique.

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

## **Document 2 : Henri Vallée, la persévérance malgré les échecs.**

« Malheureusement, malgré leurs qualités, les innovations du Manceau ne correspondent pas à l'évolution de l'automobile, du moins dans la manière de travailler. Contrairement à lui, ses concurrents se concentrent dans la production d'un modèle unique. La dispersion de ses efforts produit son effet et en 1902, la Société Anonyme des Automobiles Vallée ferme ses portes. Son fondateur y laisse une grande partie de sa fortune, mais cela n'altère ni son courage, ni sa bonne humeur.

Son usine et sa maison vendues, il rachète un terrain au Mans, aux numéros 29 et 31 de la rue Pasteur, puis y construit deux locaux en planches, l'un de trois pièces en enfilade servant de logement, l'autre d'atelier : son « château de la tôle », dit-il. Ce dernier est une forêt de poulies guidées par des courroies.

Le démon de la mécanique ne l'ayant pas quitté, il crée la Société des Nouveautés Industrielles, dont le but est de réparer les voiturettes et d'effectuer de la mécanique générale ; son domicile étant le siège de ladite société. Bientôt, il entreprend la construction de motocyclettes, moins chères à produire que des automobiles. Les premières apparaissent en 1905 (...).

Mais les revenus de Vallée sont faibles (...). L'idée lui vient alors d'organiser des excursions sur la Sarthe (...). Le 9 juillet 1916, lors d'une crue de la Sarthe, il essaie de faire passer son embarcation sous le pont situé à la sortie du port, à l'écluse des Planches. Il glisse lors d'une manœuvre destinée à faire baisser le niveau de l'eau dans le bassin du port, est aspiré par les remous, s'épuise rapidement et se noie sans que personne n'ait le temps de lui porter secours. »

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