

ANGERS

Premiers voyages en automobile

Les débuts de l’automobile prennent des allures épiques. En 1995, une nonagénaire angevine raconte ses souvenirs.



La Clément Bayard n° 2 en 1914.

PHOTO : ARCHIVES PATRIMONIALES ANGERS, COLL. COUEE, 8 FI 2544

HISTOIRE ANGEVINE

Par Sylvain BERTOLDI, Conservateur des Archives d'Angers

Quelques dates avant d'évoquer des souvenirs...

1894 : L'entrepreneur René Lihoreau, filateur de laine dans la Doutre, fait rouler la première voiture à Angers, une Panhard et Levassor.

1896 : Une deuxième voiture circule dans la ville, achetée par le fabricant de cycles Pierre Clément*.

1^{er} septembre 1897 : Un arrêté municipal réglemente pour la première fois la circulation automobile à Angers.

« Article premier. Les automobiles circulant sur la voie publique seront pourvues d'un appareil avertisseur suffisamment sonore... Elles seront de plus munies d'une clochette... à mouvement continu. À la chute du jour, chaque automobile sera pourvue à l'avant d'une lanterne...

Art. 2 - Les automobiles devront être pourvues d'une plaque indiquant le nom et le domicile du propriétaire...
Art. 3 - Les conducteurs d'automobiles devront tenir leur droite... »

1899 : Début de l'immatriculation des véhicules en Maine-et-Loire. La première voiture enregistrée est celle du distillateur Lucien Frémy. Tout conducteur devra être pourvu d'un « certificat de capacité valable pour la conduite ».

1904 : Premiers essais de goudronnage des routes à Angers (route des Ponts-de-Cé).

La carrière de l'automobile était lancée ! Mais les débuts prenaient des

allures épiques. Jugeons-en plutôt d'après ces souvenirs recueillis en 1995 auprès d'une nonagénaire angevine, Marie-Louise Couée :

« En 1916 mon père décida une expédition à Rouen pour se ravitailler en cotonnades. Les trains, réquisitionnés pour les transports de troupes, étaient difficilement accessibles aux civils. Héroïquement, papa décida d'utiliser la fidèle « Clément-Bayard », qui n'avait jamais fait un tel parcours ! Et nous fûmes, maman et nous deux [Marie-Louise et sa sœur], de l'expédition. Mais pour être sûr de s'en tirer, papa eut recours au mécanicien du garage, technicien averti, mais réputé pour les « vitesses folles » qu'il pratiquait au volant – ce qui lui avait valu le surnom de « Crache la Mort » !

« Les voies n'étaient guère encombrées »

En dehors des vaches qui batifolaient en liberté sur les routes et s'affolaient au bruit d'un moteur, les voies n'étaient guère encombrées, et grâce à « Crache la Mort » nous dûmes bien pousser quelques pointes aux alentours du soixante à l'heure ! Un record...

Ces récits de voyages en auto me remettent en mémoire ces premières voitures de mon père. La Clément-Bayard n° 1 date de 1909 ainsi que le certificat d'aptitude à conduire les voitures à pétrole, ancêtre de l'actuel permis de conduire. Grandes roues, petits pneus, marche-pied de deux marches, on était haut perchés, capote de toile à déplier en cas de pluie. Volant vertical et cuivres à profusion : deux lanternes, deux gros phares, « corne » avertisseur de cuivre (renforcée d'une sirène actionnée au pied, la corne l'étant

par une grosse poire de caoutchouc). La carrosserie était d'un beau rouge, ainsi que le superbe cuir des sièges. Nous, les enfants, prenions place à tour de rôle au pied du volant avec mission de compter les gouttes d'huile qui tombaient une à une des graisseurs – petits tubes alignés sur un plateau vertical sous le tableau de bord – et qui assuraient la lubrification du moteur. Si l'écoulement s'arrêtait, nous alertions le chauffeur : on démontait le tube et on le débouchait avec une fine aiguille à tricoter !

La Bayard n° 2 était plus perfectionnée, sans exclure les pannes quasi courantes : gicleurs du carburateur bouchés (mon père avait toujours un bout de fil de fer extra-fin dans la poche de son gilet) – les bougies encrassées, les vis platinées dont il fallait vérifier l'écartement... sans parler de très classiques pannes de pneus.

Pas de roue de rechange : on démontrait le pneu, on sortait la chambre à air, on lui collait une rustine, et on regonflait, la boîte à outils comportant évidemment l'indispensable pompe à air ! Quant aux énormes phares de cuivre – soigneusement protégés par des housses, ils ne servaient pas souvent. Leur alimentation par acétylène, avec un savant dosage de carbure, rendant leur usage compliqué.

« Pas nombreuses au volant ! »

Les freins n'offraient pas toute sécurité. Je me rappelle qu'un jour où ils avaient mal fonctionné, nous bousculâmes chaises et tables à la terrasse d'un petit bistrot, au coin du quai et de la rue Baudrière. Heureusement, il n'y avait pas de consommateurs ! Il fallait être vraiment opti-

miste et avoir foi dans le progrès pour persévérer en ce mode de locomotion moderne !

On était encore loin des perfectionnements actuels lorsque je pris mon permis de conduire. C'était en 1929, à Paris. Nous, femmes n'étions pas nombreuses au volant ! J'avais conclu un forfait pour quatre leçons et présentation à l'examen avec un garage du cours de Vincennes. Puis je fus convoquée place de l'Alma, avec un groupe des usines Renault, seule femme. L'examineur, plutôt revêche, nous chargeait par trois dans une torpédo pas très reluisante ! Le premier qui passa roula trop vite : recalé. Le second, prévenu, roula trop lentement : recalé. N° 3, j'eus la chance de trouver la bonne moyenne, mais en tournant à droite sur une avenue, je n'avais pas prévenu : il n'y avait ni clignotants, ni index de direction, il fallait faire signe avec le bras à la portière... même en tournant à droite ! Heureusement, un démarrage en côte de toute beauté dans la montée du Trocadéro compensa ma faute, et je reçus le carton rose du permis ! Mais après mon apprentissage sommaire, j'avais bien l'impression d'être encore un danger public ! »

*Sur les débuts de l'automobile, lire l'ouvrage de Frédéric Nibart, Angers et l'automobile, Angers, 2024. La suite, dimanche, de notre thématique consacrée aux Techniques avec les premiers magasins en libre-service.

CHRONIQUE RÉALISÉE EN PARTENARIAT AVEC LE SERVICE DES ARCHIVES MUNICIPALES DE LA VILLE D'ANGERS

L'ACTUALITÉ DES ARCHIVES

En 1921, un budget difficile à boucler

Alors que traditionnellement le budget primitif était adopté un ou deux mois avant l'année à laquelle il s'appliquait, les difficultés rencontrées pour établir le budget de 1921 ont retardé son examen jusqu'au 28 février 1921.

Le docteur Labesse s'y étonne qu'on n'ait pu trouver aucune somme pour lutter contre les foyers de tuberculose. À quoi le maire, Victor Bernier, répond : « J'ai été obligé de réduire les crédits, même dans les parties essentielles. » Même après les premières coupes, il manquait encore 600 000 francs pour boucler le budget. « Il m'a donc fallu rogner de tous côtés et ne prévoir que le strict nécessaire. Nous n'avons pas le pouvoir d'augmenter les impôts. »

Dans les quartiers insalubres

Le conseiller municipal Bellanger insiste en faveur de l'amélioration des quartiers insalubres : « Dans nos visites, ce que nous avons vu de plus déplorable, c'est surtout dans la rue Petite-Fontaine, rue Tous-saint, Victor-Hugo, Tertre Saint-Jean. Rue Petite-Fontaine, dans un couloir, se trouve une fosse d'aisances dont le dessus est complètement

défoncé, et cela précisément en face d'un commerçant. Les mouches sortent de cette fosse, les pattes enduites de microbes, pour se rendre chez le commerçant qui vend de l'alimentation. On a demandé de démolir cet immeuble et on ne peut le faire à cause de la loi qui interdit la destruction d'immeubles à habitations. »

« Nos charges ont triplé »

À quoi le maire répond : « Le gouvernement prévoit de bonnes choses, mais il oublie de nous donner des ressources pour les exécuter. Nos impôts n'ont pas été doublés alors que nos charges ont triplé. Par conséquent, il nous est très difficile d'obtenir un bon résultat. Là où avant la guerre nous faisons 1 000 francs de bitumage, aujourd'hui, il faut compter 10 000 francs. Un pavé mis en place nous revient à 1,60 F. Que faire ? Un emprunt ? Le Crédit foncier ne peut pas nous prêter ou alors à un taux trop élevé. » Pour clore la discussion, Victor Bernier déclare que le budget ne peut supporter aucun crédit nouveau. L'électricité, le gaz et le chômage en étant très gourmands.

S.B.



La rue Toussaint en 1965.

PHOTO : ARCHIVES PATRIMONIALES ANGERS, COLL. ROBERT BRISSET, 9 FI 11319

AVANT-APRÈS MYSTÈRE

L'usine qui transformait les excréments en engrais



2, avenue Besnardière, avril 1968.

PHOTO : ARCHIVES PATRIMONIALES ANGERS, COLL. ROBERT BRISSET, 9 FI 3685

Le cliché est ainsi légendé par R. Brisset : « Société assainissement et vidange !! » C'est donc ce qui a intéressé notre « reporter » angevin. À l'extrémité de l'avenue Besnardière, non loin de l'actuel immeuble de la chambre d'agriculture, se trouvait en effet une usine capitale pour Angers qui transformait le produit des fosses d'aisances en poudrette

pour l'agriculture. Après de laborieuses négociations, l'arrêté préfectoral du 6 février 1906 autorise son installation, mais il faut encore un an pour que la Ville y consente par son arrêté du 27 avril 1907, la question des prix et redevances ayant été finalement réglée.

La Société angevine d'assainissement et d'engrais, dont le siège est

Paris, met en service son usine en 1908, sur le modèle de celle de Bordeaux, qui a donné toute satisfaction. Les matières de vidanges sont traitées en vase clos. Le hall de déchargement se trouve 2, avenue Besnardière.

Une canalisation en fonte sous la promenade des Fours-à-Chaux les transporte jusqu'à l'usine du che-

min bas d'Écouflant, où elles sont transformées en sulfate d'ammoniaque et matières résiduelles entièrement aseptisées, tant par mélange avec de la chaux que par une température dépassant 100 degrés. C'est ce qu'on appelait à Angers « l'usine à merde ».

S.B.



Le hall de déchargement a disparu du paysage.

PHOTO : CO - LAURENT COMBET

ÇA S'EST PASSÉ LE 11 MAI 1982

Le commerce du muscle

Dans son édition du 11 mai 1982, Le Courrier de l'Ouest dresse un état des lieux du commerce du muscle à Angers. À commencer par la salle de gymnastique créée rue Faidherbe par l'ancien footballeur professionnel Georges Bykadoroff. « Les femmes, et notamment les 30-35 ans, se préoccupent de leur silhouette et prennent les moyens nécessaires pour l'améliorer », rapporte le quotidien. « Vieux parquet ciré, miroirs couvrant tout un mur, équipé des traditionnels engins de torture munis de poids, cet établissement doit sa réputation à la personnalité de celui qui l'anime. Là, les séances d'échauffement, assouplissement, abdominaux, la respiration et la décontraction se font en musique. »

« Ce qui agrémente surtout la séance, poursuit le journaliste, c'est sans doute le mauvais caractère apparent de Byka. Pas question d'ambiance feutrée où on vous donnera du "gentil membre". Le professeur de gymnastique rudoie ses élèves. Cela fait partie de la règle du jeu. Une élève peine lors d'un exercice, elle se fait traiter de comédienne. Celle-ci a mal au dos. En guise de réconfort, Byka lui rétorque, "vous savez on est tous mortels". Le tout asséné avec un petit sourire en coin qui ne trompe personne et un accent inimitable qui font que chez Byka, si on souffre pour perdre de la graisse, on souffre en riant. »

Mireille PUAU