

## AVANT-PROPOS

Pourquoi écrire un livre sur cette période de l'automobile et sur cette région, c'est le résultat d'un concours de circonstances.

Je suis né dans l'Oise, mon grand père maternel travaillait pour la société SIMCA, il m'a emmené plus d'une fois sur la piste d'essai de Mortefontaine où je pouvais me régaler en voyant certains modèles tourner à toute allure, sur l'anneau de vitesse.

L'école, le collège, le lycée, mon premier travail en tant qu'informaticien pour une société qui gérait 900 restaurants dans le monde, puis c'est le service militaire toujours dans l'informatique.

Et, c'est la quille. Je n'ai plus mon emploi dans cette grande société. Et, dans ma famille, il n'est pas tolérable de rester sans emploi. Mon grand père, retraité à ce moment, me dit : Mon petit garçon, la société Chrysler France (Simca Chrysler) est une maison d'avenir, vas y !

Prise de rendez-vous le jour même, et trois jours plus tard, je suis embauché dans cette grande maison qui en 1971 compte plus de 25 000 employés, et, produit plus de 2 000 voitures par jour. Le milieu de l'automobile me plaît beaucoup, et à cette époque, la société Chrysler France, est à la pointe. On retrouve dans son groupe, la société Matra, et bientôt les Simca Matra vont remporter les 24 heures du Mans. Il y a aussi les marques anglaises Sunbeam,

Rootes, Hillmann, et l'on verra une Sunbeam Lotus gagner le championnat du monde des rallyes. Et l'on peut oublier les Simca Rallye et CG Simca qui firent parler d'elles plus qu'honorablement.

J'étais donc entré dans un monde qui me plaisait, aussi bien celui de la voiture de monsieur tout le monde, que celui de la voiture de course.

Puis un jour, j'ai rencontré, une personne, qui indirectement allait me faire pénétrer le monde de la voiture ancienne. Christian Huet, passionné d'une marque de voitures de course, qui n'était plus connue du grand public, que par l'intermédiaire des Renault, Gordini. A ce moment là, j'appris, que bien avant qu'on ne parle des Gord, Dauphine et R8, il y avait eu les Simca Gordini, voitures remarquables en course, et qui avaient été pilotées par les plus grands, Fangio, Trintignant, Wimille, Manzon, Behra et bien d'autres.

Cette première rencontre allait provoquer chez moi, une soif de connaître toutes ces voitures, mais aussi les motos. Suite à cette première rencontre, j'allais faire la connaissance d'un personnage illustre, que je pensais inapprochable. J'ai communiqué avec celui qui est à mes yeux, était le plus grand coureur de tous les temps, Juan Manuel Fangio. Personnage qui contrairement à ce que je pensais, était un homme très simple. Je garde ses courriers comme de précieuses reliques. Je venais de rencontrer un « Géant ».

Et là, je crois que je venais d'avoir le déclic. Les voitures anciennes que je n'avais jamais remarquées jusque là, bien que je me souvenais de la Citroën B14 et de la Renault Vivastella Grand Sport de mon père, venaient de rentrer dans ma vie, pour je pense ne plus me quitter.

Au début, n'ayant ni les moyens ni la place, je me suis intéressé à elles par l'intermédiaire de la miniature au 1/43<sup>ème</sup>. Puis dès que nous avons fini de payer notre maison, et assurer l'avenir de nos enfants, mon épouse et moi, car sans qu'elle veuille réellement le reconnaître, ces voitures anciennes la faisaient vibrer, nous fîmes l'acquisition de notre première automobile dite de collection. D'autres suivirent.

Etant aussi aussi passionnés par la vie associative, nous avons commencé à mettre en place des présentations de voitures et des concours d'élégance. Le premier, fut pour le village où nous demeurons toujours, Porcheville dans les Yvelines, à la demande du maire-adjoint M. Minissini. Puis ce fut pour le parc des expositions et la Foire de Mantes la Jolie, par l'intermédiaire de Christian Maillard, concessionnaire Citroën et faisant partie des membres de la Foire de Mantes La Jolie

Et de fils en aiguilles, les enfants aussi se sont mis à participer et les manifestations que nous avons mises en place, se sont multipliées.

Puis une autre personne est entrée dans notre vie, et a conforté en moi cette volonté de vouloir savoir. Il a écrit plusieurs livres, principalement sur les voitures de course, mais surtout celles qui étaient bleues, les voitures françaises, Delage, Delahaye, DB, et bien d'autres. Il est devenu pour nous, un ami ainsi que son épouse, il s'agit de François et de Josy Jolly. Avec eux, nous avons fait de nombreuses sorties, de nombreuses rétrospectives. Il m'a fait connaître d'autres personnages illustres, et eux aussi très accessibles, comme Philippe Maillard-Brune, vainqueur à plusieurs reprises du Bol d'Or à Saint Germain en Laye, Pierre Flahaut, qui participa sept fois au 24 heures du Mans, Georges Houel, vainqueur de grands prix moto, mais aussi en auto comme le tour de France avec Stirling Moss, etc.

En 2010, nous organisons notre 15 Rallye de « Mantes à l'Eau » sur quatre jours, et notre 14<sup>ème</sup> bourse d'échanges Auto Moto de Mantes la Jolie.

Comme vous le voyez, l'automobile ancienne a pris dans notre vie, une place très importante, mais aussi la ville de Mantes la Jolie, qu'on peut appeler notre ville d'adoption à travers l'automobile.

Et c'est pourquoi, je me suis mis en quête, de tous les événements du début de l'automobile, dans cette ville et dans la région jusqu'à Saint Germain en Laye. Et, il y en a eu plusieurs, et, pas de moindre importance, puis qu'on retrouve le Paris-Rouen en 1894, le Paris-

Mantes-Paris en 1896 qui servit de prologue aux motocycles qui allaient participer au Paris-Marseille-Paris, les Paris-Trouville en 1898 et 1899, le Saint Germain-Vernon-Saint Germain réservé aux automobiles Mors en 1899, les coupes de Motocycles entre Saint Germain et Ecquevilly en 1897 et 1898, l'étape du Tour de France Automobile 1899 qui est terminée sur la route de Quarante Sous, la Coupe de Périgord 1899 et le Critérium des déchaînés 1899. Toutes ces épreuves ont utilisé un des parcours Saint Germain-Mantes.

Par contre, je ne parlerai pas de la courses Paris-Dieppe de 1897, partie de saint Germain, de l'avenue des Loges et gagnée par M. Jamin, ni du Paris Ostende, pas plus que du Paris Beauvais, qui sont toutes passées par Saint Germain.

Pourquoi? Tout simplement, parce qu'elle n'utilise pas le parcours de Saint Germain à Mantes.

Afin de se remémorer ces moments importants de la course automobile dans notre région, je vais les faire revivre, non pas en écrivant par moi-même, mais en me servant des articles de presse de l'époque, car ces courses ont été, pour la plupart, à l'initiative de journaux et de journalistes qui ont cru en cette nouvelle invention.

Je ne souhaite pas modifier les articles de presses, même si des phrases ou des mots nous semblent incohérents, je tiens à respecter ceux qui les ont écrits.

Nota : Pour se faire une idée des sommes engagées dans les prix réservés aux courses entre 1890 et 1900, l'équivalence monétaire se fait sur l'or.

L'INSEE calcule l'inflation en France et la pouvoir d'achat depuis 1909, 1 franc de 1909 vaut 3,6 € en 2010.

Basé sur la valeur or du franc Germinal qui avait cours en 1890, nous pourrions admettre une équivalence qu'un franc de 1890 serait égal à 30€ en 2010.

D'après la Banque de France, l'équivalence la plus correcte serait de :

**1 franc 1890 = 7€ 2010**