

Pays d'art et d'histoire
du Perche Sarthois



laissez-vous **conter** le 1^{er} Grand Prix de l'Automobile Club de France 1906



Le territoire actuel du Perche Sarthois a été autrefois le théâtre d'un évènement majeur. En effet, c'est ici, sur les terres de jeu de la famille Bollée, à l'est du Mans, dans le département de la Sarthe, que s'est couru en 1906 le premier Grand Prix de l'Automobile Club de France (A.C.F.). Une récompense bien méritée pour cette région qui a vu naître en 1873 "l'Obéissante", première voiture créée par Amédée Bollée père et considérée comme le premier véhicule automobile pour particuliers.

En un peu plus de 30 ans, les progrès techniques réalisés par les inventeurs de ce nouveau moyen de locomotion et l'esprit de compétition qui anime une industrie naissante vont donner lieu, les 26 et 27 juin 1906, à une course sans précédent. A votre tour, mettez-vous dans la peau de Ferenc Szisz et, en parcourant les 100 km de ce circuit historique, renouez avec les prémices de la compétition automobile, aux origines de l'une des courses les plus réputées au monde, les 24 Heures du Mans.

Sommaire

- 1 Introduction**
- 6 Départ > Montfort-le-Gesnois / Soultré**
Le centre stratégique de la course
- 9 Km 3,5 > Saint-Mars-la-Brière**
Les préparatifs pour accueillir le public
- 13 Km 17,5 > Ardenay-sur-Mérize**
Le dispositif de sécurité
- 16 Km 27,5 > Bouloire**
L'effervescence
- 20 Km 43,5 > Saint-Calais**
L'aménagement du circuit
- 22 Km 51 > Berfay**
Les voitures
- 25 Km 60 > Vibraye**
Les pilotes
- 27 Km 67 > Lamnay**
La course
- 32 Km 74,5 > Cherré**
Michelin et la jante amovible
- 34 Km 84,5 > Sceaux-sur-Huisne**
Georges Durand et l'Automobile Club de la Sarthe
- 37 Km 92,5 > Connerré**
Le train au service de l'automobile
- 40 L'après Grand Prix A.C.F. 1906**



La coupe Gordon-Bennett.
Collection A.C.O.



E. Levassor sur Panhard-Levassor lors du Paris-Bordeaux en 1895.
Tableau de Sammy Davis, collection A.C.O.

Introduction

Les débuts de la compétition automobile

En France, la fin du XIX^e siècle est marquée par l'émergence de courses automobiles. Du rassemblement de passionnés, lors de défilés et de randonnées, aux courses de ville à ville (Paris-Bordeaux-Paris en 1895...), les évènements se multiplient.

En 1899, James Gordon Bennett, propriétaire du New-York Herald (journal à grand tirage édité à New-York entre 1835 et 1924), organise une

compétition automobile ouverte à toutes les nations. Chaque année, la coupe, d'une valeur de 15 000 francs, est conservée par l'équipe victorieuse. La course suivante est organisée dans le pays du tenant du titre.

Les constructeurs français remportent la coupe Gordon Bennett en 1900, 1901, 1904 et 1905. Toutefois, l'Automobile Club de France ne se satisfait pas du règlement de la compétition. Il le trouve pénalisant pour l'industrie française car il n'autorise que trois voitures par nation. Or, au début du XX^e siècle, la France considère être plus productive que ses pays concurrents. Elle souhaiterait

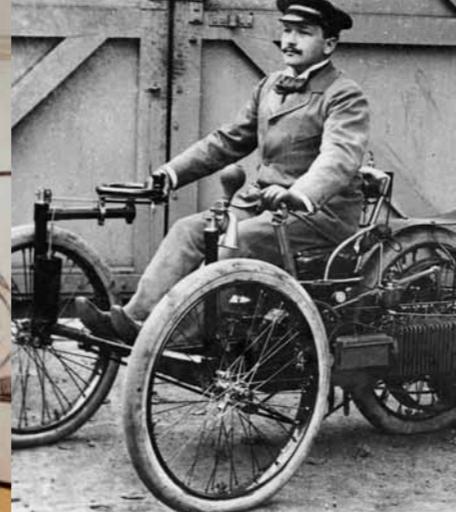
présenter plus de voitures au départ de la course. Ainsi, l'Automobile Club de France décide dès 1905 de créer une nouvelle compétition qui limite le nombre de voitures non pas à trois par nation mais à trois par marque. En 1906, la coupe Gordon Bennett cède sa place au premier Grand Prix de l'Automobile Club de France.



La "Nouvelle", voiture créée par Amédée Bollée. Collection A.C.O.



Collection A.C.O.



Paul Jamin au volant d'une voiturette-tricycle créée par Léon Bollée. Collection A.C.O.



M. Carel, M. Durand et M. Singher sont reçus à l'Automobile Club de France. Collection A.C.O.



Portion du circuit entre Ardenay et Bouloire. Coll. Arch. dép. Sarthe, 2F108975

Une consultation nationale pour l'organisation du premier Grand Prix de l'Automobile Club de France

En 1905, le Ministre du commerce déclare, dans son discours d'ouverture du salon de l'automobile, qu'il s'intéresse "passionnément aux efforts d'une industrie qui, après 10 ans d'existence seulement, fait vivre 150 000 familles d'ouvriers français et exporte

pour 100 millions de produits à l'étranger". Dans ce contexte favorable, le journal *L'Auto* lance le 1^{er} décembre 1905 une consultation nationale afin de recenser les circuits pouvant accueillir "la grande course d'automobiles de 1906".

Attentif aux retombées économiques que représenterait une manifestation comme celle-ci pour Le Mans et sa région, retombées estimées à 15 millions de francs lors de la coupe Gordon Bennett en Auvergne en 1905, un groupe de personnalités, d'industriels et

de commerçants, à la tête duquel se trouve M. Singher, membre de l'Automobile Club de France et directeur général des Assurances Mutuelles du Mans, propose la candidature du département de la Sarthe le 15 décembre 1905. Leur dossier s'accompagne d'une promesse de 100 000 francs pour soutenir l'organisation de la course.

Une terre propice à l'automobile

A propos de la candidature de la Sarthe, le journal *L'Auto* précise le 15 décembre 1905 qu'ici "l'automobile a toutes les sympathies de la région". La presse remarque que la ville du Mans n'applique pas de réglementation particulière vis-à-vis de la circulation automobile. Elle note que certains maires et conseillers généraux (Bouloire, Saint-Calais, Vibraye...) sont automobilistes. De plus, elle met en avant les "sacrifices pécuniaires" que la région est prête à faire pour la tenue du Grand Prix. Enfin, elle rappelle

que la Sarthe est également "la patrie des Bollée", grande famille d'industriels. En 1873, Amédée Bollée père prit un premier brevet pour une voiture à vapeur, "L'Obéissante" telle qu'elle avait été surnommée par son conducteur pour ses qualités de maniabilité. Encouragé par ce premier résultat, il créa d'autres voitures qui remportèrent toujours un



L'Obéissante. Collection A.C.O.

franc succès auprès de leurs utilisateurs. Ainsi, en 1878, une Amédée Bollée effectua "sans incident notable" le parcours Paris-Vienne. En 1880, il crée une voiture à vapeur plus perfectionnée baptisée "La Nouvelle". Fils d'Amédée, Léon Bollée est également un brillant inventeur. De sa machine à calculer à ses fameuses voiturettes-tricycles munies d'un moteur à essence, il connut un véritable succès à la fin du XIX^e siècle. Il devint un industriel important au Mans dirigeant des usines modernes spécialisées dans la construction de voitures de luxe.

Le choix du circuit

Une somme de 100 000 francs (dont 25000 francs du conseil général de la Sarthe, vote du 3 mars 1906, et 35000 francs de la ville du Mans, vote du conseil municipal du 5 mars 1906, plus diverses souscriptions publiques et privées) et une proposition de circuit dans une région acquise à l'automobile

sont des points positifs pour la candidature de la Sarthe. Des 17 circuits proposés à l'Automobile Club de France (A.C.F.), la commission sportive de l'A.C.F. retient, le 10 janvier 1906, les circuits de la Sarthe et de la Brie. Le 14 janvier, une dernière visite sur le circuit de la Sarthe scelle le choix de l'A.C.F. Des lignes droites splendides, une bonne largeur de route et des chaussées entretenues ont impressionné les membres de la commission. Le 16 janvier, ce circuit rapide,



Amédée et Léon Bollée. Collection A.C.O.



Passage à niveau à Saint-Calais. Coll. Arch. dép. Sarthe, 2FI05599

Carte du circuit de la Sarthe. Coll. Arch. dép. Sarthe, FRAD072_1FI0060

Suite de la ligne droite après la Fourche d'Auvours. Collection A.C.O.

idéal pour des records de vitesse, est ainsi choisi à la majorité des membres de la commission sportive de l'A.C.F. La course se disputera les 26 et 27 juin 1906, dates retenues notamment en fonction des jours des marchés des communes situées sur l'itinéraire. Il ne reste plus qu'à obtenir l'accord des 24 municipalités concernées par le tracé du circuit et du conseil général afin de déposer la demande d'autorisation définitive auprès du Ministère de l'intérieur. Cette étape ne sera qu'une

formalité administrative. Le circuit est officiellement inauguré le 28 avril 1906 par l'Automobile Club de la Sarthe (A.C.S.). Le 15 juin 1906, le Préfet de la Sarthe reçoit du Ministre de l'intérieur l'autorisation définitive pour que la course puisse se dérouler.

Le circuit

Proposé par Georges Durand, le circuit de la Sarthe présente, dans un premier temps, une distance de 100 km. Ce chiffre rond permet de constater plus facilement les records sur 200, 300, 400, 500 et 600 km dont la plupart n'ont jamais pu être exactement chronométrés. Il a

la forme d'un triangle dont les trois côtés ont une longueur à peu près égale. Il emprunte alors les routes nationales 23 de Paris à Nantes et 157 entre Le Mans et Orléans ainsi que la route départementale n°6 entre Saint-Calais et La Ferté-Bernard. La route nationale 157 est décrite comme peu fréquentée. Elle est d'ailleurs la piste d'essais pour les pilotes manœuvres et les ateliers Bollée. Les axes routiers sont assez larges et droits. On pense qu'ils ne nécessiteront pas beaucoup d'aménagements et la circula-

tion automobile y est insignifiante. Deux points restent cependant à solutionner pour permettre aux pilotes de réaliser des records de vitesse. Il s'agit des traversées de Saint-Calais et de Vibraye. Pour y remédier, le comité du circuit de la Sarthe propose qu'une route temporaire en bois soit aménagée afin de contourner le centre de Saint-Calais et qu'un détour soit réalisé par la forêt pour éviter le centre de Vibraye, portant ainsi le kilométrage du circuit de 100 à 103 km (dont 90 km de lignes droites).

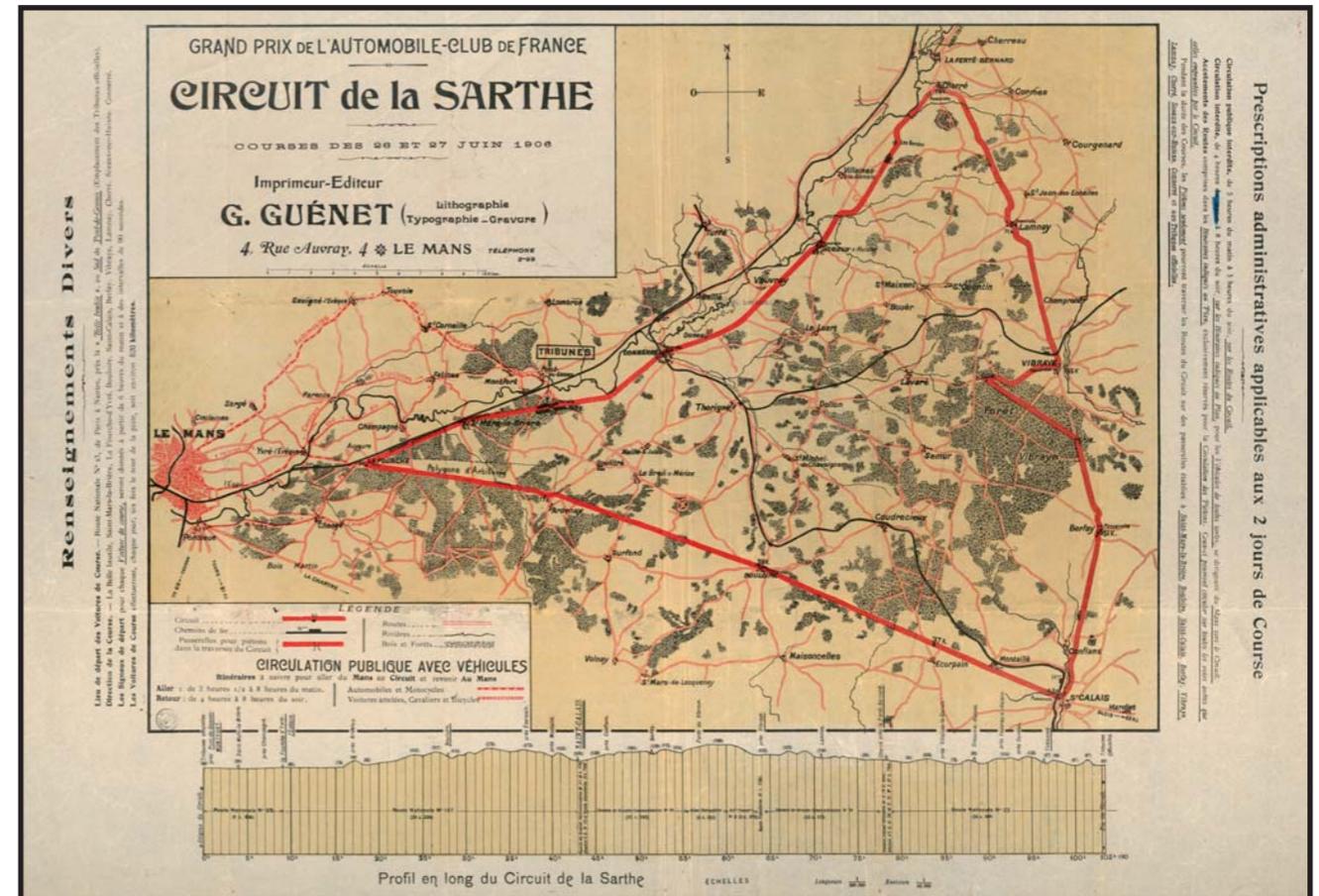
Revivez le 1^{er} Grand Prix A.C.F. 1906 dans le Perche Sarthois

Aujourd'hui, sur un parcours en triangle de 100 km suivant les routes entre Le Mans et Saint-Calais (D357), Saint-Calais et La Ferté-Bernard (D1), La Ferté-Bernard et Le Mans (D323), il vous est possible de

réemprunter une grande partie du tracé du circuit qui a reçu le 1er Grand Prix de l'Automobile Club de France en 1906. Tout au long de l'itinéraire, onze totems commémoratifs et deux frises de cartes postales ont été mis en place pour valoriser cet évènement. Ils vous permettront d'en apprendre davantage sur cette course historique.

Les onze totems commémoratifs :

- ▶ **Montfort-le-Gesnois / Soultré**, Parc des Sittelles
- ▶ **Saint-Mars-la-Brière**, rue de Paris
- ▶ **Ardenay-sur-Mérize**, voie du Baron Pierre de Caters
- ▶ **Bouloire**, rue Nationale
- ▶ **Saint-Calais**, avenue du Moulin Ars
- ▶ **Berfay**, face à l'église
- ▶ **Vibraye**, entre la D1 et la rue de la Petite Vitesse
- ▶ **Lamnay**, rue Principale
- ▶ **Cherré**, rue François Avice
- ▶ **Sceaux-sur-Huisne**, D323, près de la mairie
- ▶ **Connerré**, rue de Paris



Prescriptions administratives applicables aux 2 jours de Course

Totem commémoratif et frises de cartes postales
du 1^{er} Grand Prix de l'A.C.F. 1906, Parc des Sittelles,
au niveau du Pont du circuit.

Le centre stratégique de la course

Le 20 mars 1906, le journal *L'Auto* annonce qu'une commune de 932 habitants, Pont-de-Gennes, va être illustrée par le 1^{er} Grand Prix de l'A.C.F. En effet, située à l'interface de la route nationale Le Mans-Paris et de la ligne de chemin de fer Paris-Brest, elle est stratégiquement désignée comme point de départ et d'arrivée du 1^{er} Grand Prix de l'Automobile

Club de France. C'est donc ici, sur l'actuel parc des Sittelles, qu'a été fixé le centre stratégique de la course.

En 1906, l'endroit est décrit comme un "véritable désert". Il offre une vue dégagée sur 2 km qui a permis au public d'observer les véhicules qui arrivaient par la côte de la Belle Inutile en provenance de Connerré.

Pour l'installation des tribunes officielles, de l'enceinte du pesage, du parc fermé et de tout le campement, les sapins qui bordaient la route ont dû être "sacrifiés".

Les tribunes de l'A.C.F. et de l'A.C.S. ont été établies à droite de la nationale en direction de Paris. À gauche, ont été mis en place le parc des voitures de course, le poste de ravitaillement (dépôt d'essence), le parc des automobiles appartenant aux spectateurs des tribunes, le panneau d'affichage du classement de la course et la

cabine de chronométrage. Un passage établi au-dessous de la route a assuré une communication permanente entre l'extérieur et l'intérieur du circuit. Dans le journal *Les journaux du Mans* du 19 mai, il est précisé que l'A.C.F. a donné des instructions définitives pour l'établissement sous la route, à l'extrémité des tribunes, de deux passages pour piétons de 2 mètres de largeur chacun, accolés mais

séparés, pour canaliser la circulation dans les deux sens. Le passage du souterrain était exclusivement réservé aux personnes munies de cartes pour les tribunes officielles de l'A.C.F. et de l'A.C.S.

Les liaisons entre Le Mans et les tribunes étaient assurées par la route nationale 23 avant la course et par plusieurs chemins vicinaux pendant la course. La gare de Pont-de-Gennes, à 3 heures de Paris et à 20 minutes du Mans, devait permettre d'acheminer vers

les tribunes, par des trains de nuit partant de Paris, trente ou quarante mille parisiens. Quinze mille manceaux pouvaient également être déposés par le chemin de fer, sans compter les touristes en provenance de Caen, Rennes, Angers, Nantes, Tours, Orléans... Une recette de 200 000 francs était alors envisagée.

Les 26 et 27 juin, il est rapporté que l'aspect du départ est très original avec des centaines d'affiches multicolores tranchant sur le vert des sapins. C'est ici que se positionne toute la presse nationale spécialisée, la presse régionale mais également la presse internationale, le *Heraldo de Madrid*, le *Daily Mail* et le *Car* notamment. Des voitures de course sont mises à leur disposition pour acheminer au Mans les journaux édités à Paris.



Les reporters photographes à Montfort.
Coll. Arch. dép. Sarthe, 2FI06000



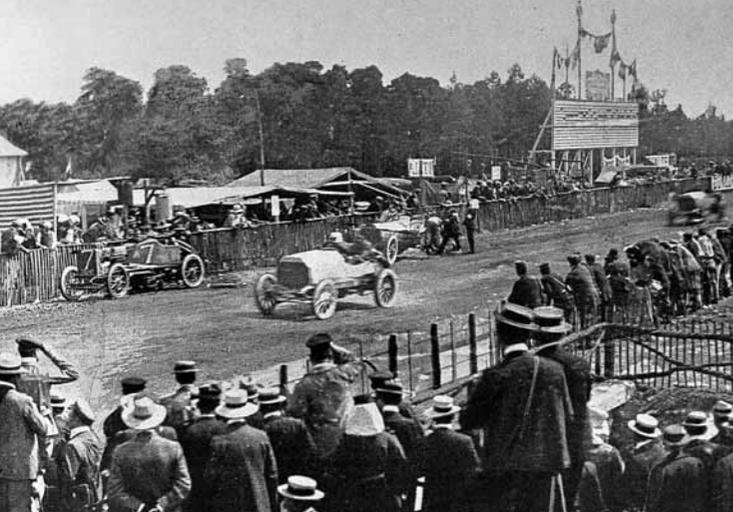
Hameau de la Belle Inutile entre
Connerré et Saint-Mars-la-Brière.
Coll. Arch. dép. Sarthe, 2FI04156



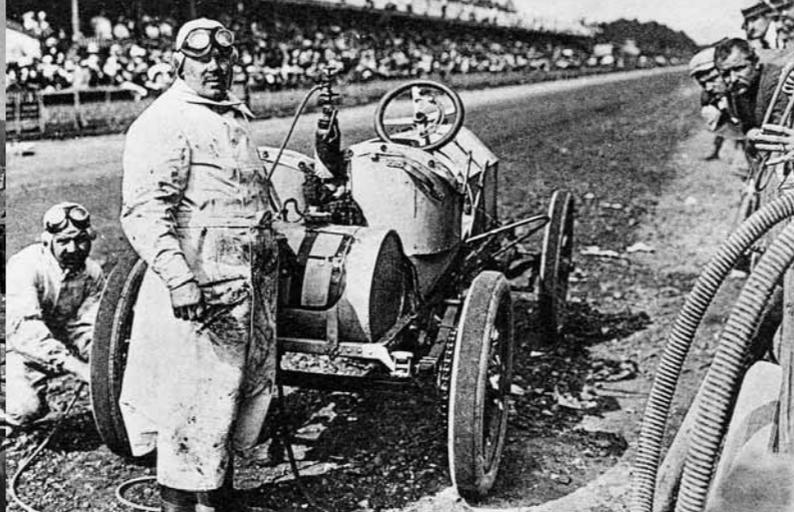
La voiture Grégoire 9B au pesage.
Coll. Arch. dép. Sarthe, 2FI01370



Le tableau officiel.
Coll. Arch. dép. Sarthe, 2FI04368



Sur la ligne de départ.
Collection A.C.O.



La Mercedes de Mariaux au ravitaillement. Collection A.C.O.



Peinture de Rabouin.
Collection A.C.O.

La capitale est ainsi reliée au circuit en moins de 3 heures, plus rapide que le chemin de fer à l'époque. Pendant les deux jours de compétition, le journal *Les Sports* publie quotidiennement trois éditions spéciales. Celles-ci ont atteint des tirages record avec plus de 250 000 exemplaires par jour.

★ *Sur le circuit : quitter Montfort-le-Gesnois et le Parc des Sittelles pour emprunter la D 323 en direction du Mans et de Saint-Mars-la-Brière.*

Montfort-le-Gesnois

Jusque dans les années 80, Montfort-le-Rotrou et Pont-de-Gennes sont deux communes distinctes. Elles fusionnent en 1986 et forment la commune de Montfort-le-Gesnois. Situé dans la vallée de l'Huisne, ce territoire est anciennement peuplé. C'est une voie de passage dès le Néolithique puis un lieu d'implantation humaine plus durable à partir de l'époque gallo-romaine. Si l'appellation "Pont Romain" n'est pas exacte pour ce pont maintes fois remanié au fil des siècles, elle marque néanmoins l'ancienneté de ce point de franchissement de la rivière.

Au début du XX^e siècle, Montfort-le-Rotrou et Pont-de-Gennes recensaient 879 et 940 habitants. Aujourd'hui, le dynamisme de Montfort-le-Gesnois, qui compte 3103 habitants, est essentiellement lié à la proximité du Mans et de la route départementale 323 qui favorise l'implantation d'entreprises et facilite les déplacements vers le bassin d'emplois du Mans.

A voir à Montfort-le-Gesnois :

- ▶ Pont romain sur l'Huisne et vestiges du moulin
- ▶ Château (privé)
- ▶ Chapelle romane Notre-Dame de Saussay
- ▶ Eglises Saint-Gilles et Notre-Dame (ouvertes)
- ▶ Square Victor Hemery

A voir autour de Montfort-le-Gesnois :

- ▶ Manoir de Bois-Doublet à Saint-Célerin
- ▶ Manoir de Nuyet à Savigné-l'Évêque (privé)
- ▶ Eglise de Savigné-l'Évêque (ouverte)
- ▶ Eglise de Lombron (ouverte)

KILOMÈTRE 3,5 Saint-Mars-la-Brière

Totem commémoratif "Le château de Saint-Mars-la-Brière, quartier général de l'Automobile Club de France lors de la compétition de 1906, et le Marquis de Dion", rue de Paris.

Les préparatifs pour accueillir le public

En raison de la faiblesse du parc hôtelier sarthois, l'Automobile Club de la Sarthe fait appel aux habitants et aux communes afin que tous les locaux disponibles puissent être utilisés pour recevoir les touristes. 300 000 visiteurs sont attendus pour l'épreuve. Toutefois, face à la demande, les prix s'envolent et l'A.C.S. doit à plusieurs reprises rappeler qu'il n'est pas dans l'intérêt des sarthois de pratiquer des prix trop élevés,

"Les touristes iraient alors se loger ailleurs ou dans leur voiture...". Certaines chambres en Sarthe sont proposées aux tarifs de 50, 100 et 200 francs par nuit. Pour combler le manque d'hébergement, l'Automobile Club de France propose également à ceux qui souhaitent "coucher sous la tente" la possibilité de louer des terrains au prix de 1 franc le m² aux abords du point de départ et d'arrivée.

En plus du camping, l'A.C.F. met en place ses tribunes. D'une capacité de 5000 places, elles sont montées au point de départ du circuit et s'allongent sur 200 mètres de longueur. L'A.C.S. fait de même et réalise une tribune pouvant accueillir 4000 personnes au prix de 10 francs la place pour les 2 jours.

Coût pour s'installer dans les tribunes officielles de l'A.C.F. :
> 300 francs : loge de 6 places pour l'ensemble de la course
> 30 francs : place de tribune pour l'ensemble de la course



Les tribunes officielles.
Coll. Arch. dép. Sarthe, 2F104367



La Renault de Ferenc Szisz à Saint-Calais. Collection A.C.O.



Le virage de la passerelle à St-Calais.
Coll. Arch. dép. Sarthe, 2F107522



Les tribunes officielles.
Coll. Arch. dép. Sarthe, 2F106477

> 200 francs : loge de 6 places pour une journée de course
> 20 francs : place de tribune pour une journée de course.

Les entreprises de création de tribunes voient le jour un peu partout autour du circuit. D'autres tribunes importantes sont construites dans la zone de départ et d'arrivée. L'une peut accueillir 2500 personnes, l'autre 2000. Une de 2000 places est également réalisée à Saint-Calais. Une grande partie d'entre elles relève de l'initiative

privée. A la Belle Inutile, le théâtre Mouton, "bien connu dans la Sarthe", réalise également des tribunes. Pour distraire le public, les artistes donnent des représentations théâtrales après la course.

A Cherré, le journal *La Sarthe* du 14 juin précise qu'au milieu du bourg, une grande place en amphithéâtre entre deux virages et en bordure du circuit est mobilisée pour accueillir les tribunes communales et le public. Le 4 avril 1906, le journal *L'Auto* annonce que le Roi

Alphonse XIII et la Reine Victoire Eugénie de Battenberg d'Espagne sont conviés par la princesse de Monaco, en son château du Haut Buisson à Cherré, pour assister à la course. Des tribunes mancelles, provenant du matériel du concours hippique de Nantes, sont élevées, en partie à Champagné, tout près de la gare, en partie à Saint-Mars-la-Brière. Elles comptent environ 5000 places numérotées.

La commune de Sceaux-sur-Huisne construit des tribunes sur le bord de la rue principale. A La Ferté-Bernard, Pont-de-Gennes et Vibraye (proximité de la route planchéiée), des tribunes sont également établies. Le journal *L'Auto* du 20 juin précise qu'aucune course automobile n'a connu un aussi grand nombre de tribunes. Une centaine est dénombrée sur les 100 km du parcours. Tout autour du circuit, lors des deux journées de course, des buffets se mettent en place. Ils

proposent des déjeuners servis à la carte et à volonté. On propose du chocolat, du thé, du champagne et des rafraichissements de toutes sortes... Des hôteliers de Vendôme, Tours, Montoire et autres villes voisines installent des tribunes et des restaurants sur le circuit. Les journaux rapportent que "les tribunes ne seront vraisemblablement pas toutes remplies étant donné leur nombre important". Leur fréquentation

s'avèrera en effet décevante, le public préférant rester tranquillement le long de la piste à l'ombre des sapins.

Pour promouvoir la manifestation et la région dans laquelle elle se tient, des guides touristiques imprimés sont réalisés. L'Automobile Club de France en édite en français, en anglais, en allemand et en italien afin de valoriser les curiosités touristiques et culturelles. Les comités organisés localement fournissent alors les informations pratiques sur les ressources touristiques de leur secteur.

Pour les illustrer, l'Automobile Club de La Sarthe fait appel aux photographes de la région, les remerciant de bien vouloir lui faire parvenir les photos des sites culturels et touristiques les plus intéressants du département. Le 6 mai 1906, le journal *L'Auto* révèle qu'une "jolie plaquette qui constitue le guide du touriste à Saint-Calais et aux environs" a été réalisée. En juin 1906, un guide de la

région de La Ferté-Bernard est édité à 5000 exemplaires par le comité local. Il présente un historique de la ville et de ses environs, la désignation de tous les monuments, la liste des hôtels, cafés, restaurants, mécaniciens... Le guide de 24 pages est alors vendu 25 centimes.

★ *Sur le circuit : quitter Saint-Mars-la-Brière en empruntant la D323 en direction du Mans. Au km 8,5 quitter la D323 et prendre la direction "Le Mans*



Les tribunes mancelles entre
Champagné et La Fourche.
Coll. Arch. dép. Sarthe,
FRAD072_2Fil1081_00

Tribune au bord du circuit.
Coll. Arch. dép. Sarthe,
FRAD072_23Fil116



La sortie de Bouloire.
Collection A.C.O.



Vue prise de la butte de Bouloire.
Coll. Arch. dép. Sarthe,
FRAD072_2Fil1103_00

centre". Faire le tour complet du rond-point et prendre la D357 en direction de St-Calais. 600 m après le rond-point du Narais, quitter la D357, prendre à droite la direction d'Ardenay-sur-Mérize. Après 600 mètres, prendre légèrement à gauche la voie du Baron Pierre de Caters.

A voir à Saint-Mars-la-Brière :

- ▶ Eglise romane de Saint-Denis-du-Tertre
- ▶ Allées Itala et Gobron Brillié, impasse Lorraine-Dietrich

Saint-Mars-la-Brière

Saint-Mars-la-Brière n'a pas cessé de se développer au cours du XX^e siècle, passant de 1244 habitants en 1906 à 2439 habitants en 2009. Cette évolution tient à la proximité du Mans et à la présence de voies de communication qui desservent le bourg, la route départementale 323, ancienne route royale créée dans les années 1770, et la desserte ferroviaire de la ligne Paris-Brest créée en 1854. Ces infrastructures expliquent également le développement industriel précoce de la commune comme en témoigne la papeterie du Bourray.

Le paysage du sud de la commune (route D357) est marqué par la présence du camp militaire d'Auvours créé après la guerre de 1870-1871 entre le Second Empire français et le Royaume de Prusse.

Aux origines de l'aviation, c'est aux abords du camp que Wilbur Wright réalise deux records du monde en 1908 avec un vol de plus de 100 km et de plus de 2 heures. Une fresque et une stèle commémorent cet exploit sur la route du Mans à Saint-Calais (D357) au croisement avec la D145.

KILOMÈTRE 17,5

Ardenay-sur-Mérize

Totem commémoratif "Le Baron Pierre de Caters",
voie du Baron Pierre de Caters.

Le dispositif de sécurité

Le 12 avril 1906, le Préfet de la Sarthe, M. Landrodie, crée par arrêté préfectoral une commission consultative ayant pour mission de définir les diverses mesures de sécurité que nécessite la course. Afin de garantir une manifestation sans incident, il est décidé de faire appel aux garnisons du Mans et du camp d'Auvours, de Mamers et de Nogent-le-Rotrou. Situées à proximité du circuit, elles suffiraient pour assurer la surveillance avec le moins de

frais et de déplacements possible. Le service d'ordre est mis en place par le colonel du Martray, chef d'état-major général du 4^e corps, aidé du commandant de gendarmerie Thébault et de M. Guénin, commissaire central au Mans. Ils fixent la répartition de 7000 hommes de troupes échelonnés tout au long du circuit. Plus de 400 gendarmes sont détachés aux abords des gares et sur les points de circulation intense. 24 tentes surmontées d'un fanion tricolore sont installées pour servir d'abris aux commissaires de course.

Par décision du général en chef, les tirs d'artillerie au camp militaire d'Auvours sont suspendus les lundi 25, mardi 26 et mercredi 27 juin, permettant ainsi au public de traverser le camp sans danger. Les mois précédents la course, de nombreux véhicules se rendent au Mans et sa région afin de découvrir le tracé du 1^{er} Grand Prix de l'A.C.F. Le journal *La Sarthe* du 21 avril 1906 précise que de nombreuses plaintes adressées à la municipalité du Mans au sujet de la vitesse exagérée de certaines voitures automobiles dans la traversée de l'aggloméré-



Près de Vibraye, sortie de route pour Fabry à bord de son Itala. Collection A.C.O.



Un pilote victime de la chaleur et des projections de goudron. Collection A.C.O.



Traversée de Lamnay. Collection privée.



Virage de la Fourche d'Auvours. Coll. Arch. dép. Sarthe, 2FI04123



Entre Cherré et Sceaux-sur-Huisne. Coll. Arch. dép. Sarthe, FRAD072_2Fi1117_00

ration, ont conduit le 1^{er} adjoint faisant fonction de Maire à rappeler au public les dispositions du décret du 10 mars 1899 précisant que la vitesse ne doit pas excéder 30 km/h en rase campagne et 20 km/h en agglomération.

Dans les villages traversés par la course, la commission sportive de l'A.C.F. organise des séances qui ont constitué pour les populations “une leçon de choses très originalement donnée”. Ainsi, des vues cinématographiques de la dernière coupe Gordon Bennett sont présentées aux habitants

afin qu'ils appréhendent la vitesse des voitures et la course en tant que telle. Des messages sont également diffusés lors des projections précisant “qu'il est dangereux d'occuper la route pendant la course” et “de ne pas laisser circuler le bétail et les animaux de basse-cour pendant la période de compétition”. Le 20 juin, veille des essais, la presse fait part aux riverains du circuit d'éviter

la divagation d'animaux sous peine de procès-verbaux. Un arrêté préfectoral communique aux habitants des villages traversés par le circuit que les animaux doivent être enfermés ou à l'attache de 5 heures du matin à 5 heures du soir les jours de course.

Le service médical s'organise également. Tous les médecins du Mans et des cantons alentours se sont ainsi retrouvés au début du mois de mai 1906. Une commission de 10 médecins a ensuite été mise en place; des médecins militaires ont été mis à contribution lors

de la course et des médecins civils (une vingtaine) rémunérés ont été présents aux nombreux postes de secours (10 postes). Le professeur Poirier et le Docteur Henri de Rothschild encadrèrent le service médical mis en place par l'A.C.F. Le docteur Moreau fut responsable du groupement des médecins de la région. Le professeur Poirier déclarera après la course avoir soigné des insolations, des fractures et

surtout des ophtalmies toutes spéciales, “les ophtalmies du circuit de la Sarthe”, dues aux projections de goudron sur les yeux. Plus de 150 ophtalmies de ce type ont été soignées durant les deux jours de course.

★ *Sur le circuit : poursuivre dans la rue du Baron Pierre de Caters que l'on quitte ensuite pour emprunter la rue des Châtaigniers à droite. Prendre à gauche la rue des Freteaux puis encore à gauche la rue de la Mérisse. Au bout de cette dernière, prendre la D 357 à droite en direction de Bouloire.*

A voir à Ardenay-sur-Mérisse :

- ▶ Château d'Ardenay (privé)
- ▶ Voie Pierre de Caters

A voir autour d'Ardenay-sur-Mérisse :

- ▶ Château de Pescheray (parc animalier)
- ▶ Bois et étangs de Loudon

Ardenay-sur-Mérisse

Ardenay-sur-Mérisse compte 471 habitants. Le village doit son nom à son principal cours d'eau, la Mérisse, et à son implantation sur un lieu élevé, Ardenay signifiant “hauteur”. La butte d'Ardenay, qui s'élève à 123 mètres, est composée de terres sablonneuses peu propices à l'agriculture. Elle fût longtemps recouverte de landes avant d'être peu à peu plantée de pins à partir de la fin du XVIII^e siècle. Ancien domaine médiéval et haut lieu du protestantisme dans le Maine au XVI^e siècle, le château d'Ardenay-sur-Mérisse fut reconstruit au XVIII^e siècle.

La commune doit son dynamisme à la proximité de la route départementale (D 357) et de la ville du Mans. La société Cristal Roc y a installé l'un des sites de production et d'embouteillage de l'eau Cristaline.

L'effervescence

Dès l'annonce du choix du circuit de la Sarthe par l'A.C.F., des affiches sont collées dans les cafés et les hôtels du Mans. L'enthousiasme est décrit comme grand. Le 18 janvier 1906, Georges Durand affirme "qu'il n'est pas, à l'heure actuelle, un village, un bourg, une agglomération si petite soit-elle, traversé par le circuit où l'on ignore que le Grand Prix de l'A.C.F. sera couru sur le circuit de la Sarthe. Et tout le monde s'en réjouit". On parle de joie unanime et expres-

sive, "chose rare au Mans, où les habitants jouissent d'une réputation de pondération justifiée". Des poèmes, des chants sont écrits pour l'occasion et diffusés dans la presse. Un extrait du texte d'Hugues Delorme dans le journal *L'Auto* du 20 janvier 1906 :

*"Après maints débats plus cléments
Que ceux de bien des parlements,
Vous devrez passer par le Mans...
..."*

*La Gloire en ces lieux vous appelle !...
Sans craindre la panne ou la pelle,
Allez Messieurs : la route est belle !... »*

Un spectacle de revue intitulé "Héla !! v'la l'Circuit !..." est créé en mars 1906 par l'Alcazar du Mans et Roger Darriet.

Sous l'impulsion de Georges Durand, des conférences sont données par l'Automobile Club de la Sarthe (A.C.S.) dans chaque commune traversée par le circuit pour y vanter "l'importance de la course pour les populations, quant aux



La place de la République en liesse au Mans.
Coll. Arch. dép. Sarthe, 2FI02638



L'Automobile Club de la Sarthe fait la promotion du Grand Prix dans les villages traversés par le circuit. Collection A.C.O.



Concours de ballons au Mans.
Coll. Arch. dép. Sarthe, 2FI04898



A Montmirail, Georges Durand interpelle les habitants à propos du Grand Prix. Collection A.C.O.

avantages immédiats quelle procurera au commerce de la région". Son rôle dans le progrès industriel est également évoqué. La "tournée" est annoncée par voie d'affiches. A cette occasion, des comités locaux s'organisent. Ils sont chargés de recueillir le plus grand nombre de souscriptions afin d'atteindre la somme de 100 000 francs promise à l'Automobile Club de France. Les comités sont également chargés d'assurer les animations pendant la course.

Des communes hors du département se mobilisent pour la compétition. On peut noter la subvention de 100 francs de Nogent-le-Rotrou, dans le département voisin de l'Eure-et-Loir.

Dès mi-février, des éditeurs du Mans commercialisent les plans du circuit et les cartes postales en représentant les principales vues. Un plan du circuit plus deux cartes postales étaient alors vendus 2,20 francs. Le journal *L'Auto* du 22 février 1906 annonce que bon nombre d'hôtels de la région ont été retenus par des touristes. Le 18

mars, lors d'un repérage de la commission sportive de l'A.C.F. sur le circuit de la Sarthe, pas moins de 10 000 personnes se trouvent le long du tracé où des pilotes sont en train de s'entraîner (Teste, Szisz, Richez...).

Les clubs d'automobile d'autres régions annoncent leur présence à la course du mois de juin. Les syndicats d'initiative des grandes villes environnantes organisent des trains spéciaux

pour se rendre dans les environs du Mans. Début mai 1906, le journal *L'Auto* révèle qu'entre deux ondées "on peut voir les propriétaires des maisonnettes de la route stimulant maçons, menuisiers, serruriers, etc. car on commence à se préparer ferme sur tout le circuit : des restaurants, des cafés, des tonneliers, des jeux divers s'organisent de toutes parts. On peint, on badigeonne les murs, les grilles, les fenêtres : toute la literie s'hygiénise au gai soleil, dès que le temps le permet... De nombreux écriteaux bariolés semblent faire revivre la route



Campagne d'affichage sur le circuit.
Coll. Arch. dép. Sarthe, 2FI05977

jadis muette...". Des cours de ferme se convertissent en garage. Des fêtes sont programmées un peu partout, comme au Mans avec une course cycliste le 10 juin, une course de chevaux les 17 et 18 juin, un concert sur la place de la République le jeudi 21 juin, une promenade archéologique dans la ville du Mans le samedi 23 juin, une fête des fleurs avec feu d'artifice le dimanche 24 juin, un vol de ballons sous forme de concours aérostatique et une course de

bicyclettes le 25 juin. Une grande tombola est organisée par le comité des fêtes du Mans le 27 juin avec en premier lot une voiture légère Darracq phaéton 4 places d'une valeur de 5000 francs. La Ferté-Bernard organise également la fête de l'automobile avec une grande retraite aux flambeaux le lundi 25 juin, un concert de l'harmonie Sainte-Cécile, un feu d'artifice et un bal le mardi 26 juin.

Le préfet de la Sarthe, M. Landrodie accorde aux écoles du département congé le mardi 26 et le mercredi 27 juin.



De la Touloubre sur une Bayard-Clément à Bouloire.
Coll. Arch. dép. Sarthe, 2FI07520

Le célèbre maître-confiseur du Mans, Danton, réalise des bonbons nommés "bonbon-circuit". Un grand bal est organisé par l'Automobile Club de France dans la salle des fêtes de la Bourse du Commerce le samedi 23 juin. Toutes les personnalités de la région y sont conviées.

Le 24 juin, Le Mans est décrite comme "submergée par un flot qui grossit d'heure en heure". Les cafés débordent sur les places, des publicités s'affichent un peu partout, c'est le bruit,

c'est la foule. Durant les deux jours et les deux nuits de compétition, un nombre très important de voitures sillonnent la ville qui ne dort pas. Beaucoup d'étrangers sont présents. Aux abords du circuit, "il est impossible de reconnaître le désert d'il y a deux mois".

★ *Sur le circuit : quitter Bouloire en empruntant la D 357 en direction de Saint-Calais. A Saint-Calais, au bout de l'avenue Coursimault, prendre à gauche en direction*



La fête des fleurs au Mans.
Coll. Arch. dép. Sarthe, 2FI09228

de Blois / Orléans. Suivre la D 357 et, au bout de l'avenue du Bourgneuf, suivre la D 1 en direction de Vibraye. Le totem se situe sur votre gauche, avenue du Moulin Ars, juste avant de quitter Saint-Calais.

..... **A voir à Bouloire :**

- ▶ Château
- ▶ Eglise Saint-Georges (ouverte)

..... **A voir autour de Bouloire :**

- ▶ Eglise romane des Loges à Coudrecieux
- ▶ Manoir de la Cour à Coudrecieux (privé)



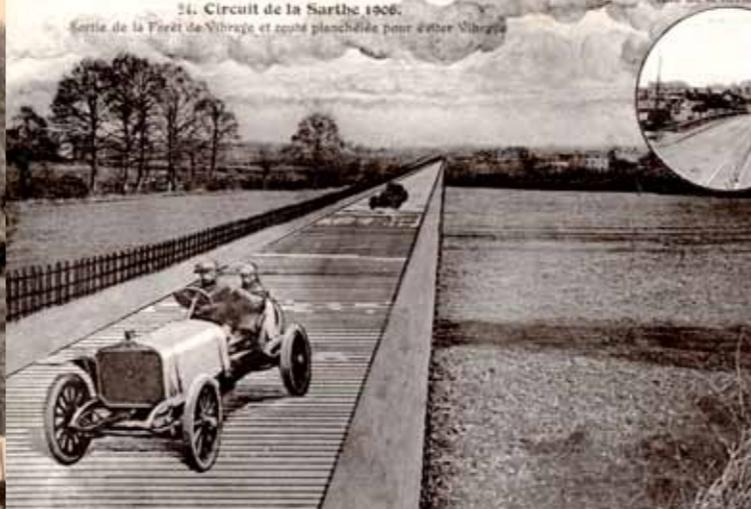
Traversée de Sceaux-sur-Huisne.
Coll. Arch. dép. Sarthe, FRAD072_2Fi11084_00

Bouloire

Bouloire est surtout connue à partir du XI^e siècle, époque où se développe le château. Suite aux dégâts de la guerre de Cent Ans, il est reconstruit à partir de 1466. Il garde alors son allure défensive sur l'arrière tandis que la façade donnant sur la ville prend une allure de demeure de plaisance grâce à sa tour d'escalier et ses grandes fenêtres à meneaux. En 1680, les annexes du château sont en partie détruites lors d'un incendie qui ravage l'église paroissiale voisine et le bourg. Les derniers vestiges des fortifications sont supprimés au moment de la création de la route nationale (actuelle D357) à la fin du XVIII^e siècle. Il ne reste aujourd'hui, à côté de l'église reconstruite à la fin du XVII^e siècle, que le logis du XV^e rachaté par la commune en 1854 et restauré à la fin des années 1990. Après une baisse de population progressive au cours du XX^e siècle, Bouloire, qui comptait 2158 habitants en 1906, a retrouvé son niveau du milieu du XIX^e siècle avec 2032 habitants en 2009.



Construction de la route planchée à Saint-Calais. Coll. Arch. dép. Sarthe, 2F108990



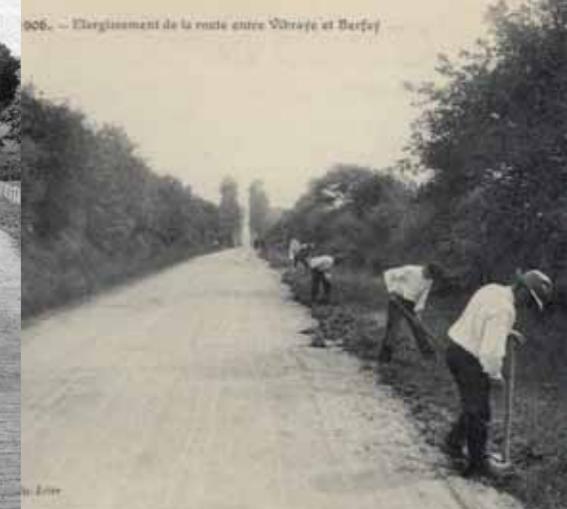
La route planchée pour éviter Vibraye. Coll. Arch. dép. Sarthe, 2F105569



Traitement des virages. Coll. Arch. dép. Sarthe, FRAD072_23Fi1107



La Renault 3C de Richez sur l'une des deux routes planchées. Collection A.C.O.



Élargissement de la route entre Berfay et Vibraye. Coll. Arch. dép. Sarthe, FRAD072_2Fi11082_00

L'aménagement du circuit

Ayant fait le choix d'un circuit qui bénéficie de routes de très bonne qualité, la commission sportive de l'A.C.F. pense, dans un premier temps, que les travaux d'agencement du circuit seront bien moins pénibles qu'ils n'avaient pu être par le passé. En effet, ils devaient être réduits au minimum et concerner essentiellement les contournements de Saint-Calais et de Vibraye avec la réalisation de deux routes en bois temporaires.

Le 27 janvier 1906, l'Automobile Club de la Sarthe et l'Automobile Club de France se rencontrent sur le tracé du circuit afin d'évoquer l'intégralité des travaux à réaliser pour la tenue de la course. Ils se révèlent alors plus nombreux que prévu et doivent démarrer dès le mois d'avril. Fin mars, les cantonniers des municipalités travaillent avec ardeur et élargissent la route en décapant les bas-côtés afin de porter la largeur de la chaussée à 6 mètres. Le 15 avril 1906, le journal *L'Auto* précise que le goudronnage est confié à la Société Générale de Goudronnage des Routes.

Deux équipes composées de huit chevaux, six cochers et huit hommes sont chargées de l'opération. Le goudron de houille est appliqué à chaud. 25 000 à 30 000 m² de route goudronnée sont réalisés par jour. L'objectif principal est de réduire la poussière soulevée par les voitures sur le circuit, poussière qui avait dans des courses précédentes causé de nombreux accidents. L'opération dure un peu plus de 10 jours; 500 000m² de route sont ainsi couverts. En parallèle, les travaux pour la réalisation des routes planchées de Saint-Calais et de Vibraye vont bon train. Les

virages sont remblayés, 7 000 mètres de clôtures pleines et 31 000 mètres de treillage sont installés tout autour du circuit afin d'assurer la sécurité du public. Des passerelles pour piétons sont créées à Saint-Mars-la-Brière, Champagné, Bouloire, Saint-Calais, Berfay, Vibraye, Lamnay, Cherré, Sceaux-sur-Huisne et Connerré, permettant au public de circuler entre l'intérieur et l'extérieur du circuit.

★ *Sur le circuit : quitter Saint-Calais en empruntant la D1 en direction de Vibraye et de Berfay.*

A voir à St-Calais :

- ▶ Eglise Notre-Dame (ouverte)
- ▶ Centre de ressources (musée, fonds ancien, centre d'interprétation de l'architecture et du patrimoine du Pays du Perche Sarthois, cinéma, médiathèque)
- ▶ Quais de l'Anille
- ▶ Halle aux grains
- ▶ Promenade "St-Calais au fil de l'eau et des jardins"
- ▶ Allée du Grand Prix A.C.F. 1906

A voir autour de St-Calais :

- ▶ Château de Courtanvaux à Bessé-sur-Braye
- ▶ Château de la Barre à Conflans-sur-Anille (privé)
- ▶ Château de Cogners (privé)
- ▶ Espace Hotchkiss à Ecorpain
- ▶ Place Clément-Bayard à Montaillé

Saint-Calais

Saint-Calais compte actuellement 3482 habitants soit 194 de plus qu'en 1906. La commune tire son nom du moine-ermite Karileph, fondateur au VI^e siècle, sur les bords de la rivière l'Anille, d'un ermitage qui devint au Haut-Moyen Age l'une des plus puissantes abbayes bénédictines grâce à la protection et à la générosité des rois mérovingiens. Dans la ville, les bâtiments et leurs annexes occupaient un vaste espace sur la rive droite de l'Anille. L'ensemble a laissé place à la Révolution à un centre administratif aux bâtiments imposants et à de larges rues au tracé net et aéré typique du XIX^e siècle. Sur le versant gauche de l'Anille, à flanc de colline, entre la rivière et le château féodal construit au XI^e siècle pour contrer la puissante abbaye, vous distinguerez aisément le quartier médiéval qui s'est développé à partir de l'axe de la Grande-Rue sur un parcellaire plus irrégulier et dense. Les quais de l'Anille offrent une belle vue sur l'arrière des maisons médiévales et les ruines du château.



Voiture Itala. Coll. Arch. dép. Sarthe, 2FI02371



Voiture Fiat. Collection A.C.O.



Voiture Gobron-Brillié. Collection A.C.O.



Voiture Renault. Collection A.C.O.

Les voitures

Pour s'inscrire à la grande course de 1906, l'Automobile Club de France a fixé le droit d'engagement à 5000 francs par voiture. La date de clôture des inscriptions est arrêtée au 30 avril, puis au 15 mai 1906 avec doublement de la participation entre ces deux dates. Le nombre de voitures est limité à 3 par fabricant. Leur poids ne doit pas dépasser 1000 kg (sans antidérapant). Le soir du 30 avril, 34 voitures, représentant 13 marques automobiles (10 françaises,

1 allemande, 2 italiennes), sont inscrites pour la course. Aucune voiture n'est alignée par l'Angleterre pourtant désireuse au départ de mettre en course des marques comme Napier et Wolseley. Grégoire et Vulpès font leurs premiers pas dans la compétition automobile. En 1906, il est remarqué que tout s'est unifié, codifié. Quatre ans de sport ont créé une véritable race de voitures de course. C'est encore plus sensible dans la ligne. Toutes ces voitures se ressemblent quand on a retiré le capot. Toutes ont à peu près la même vitesse de pointe, de 150 à

170 km/h. Sur les 34 voitures engagées, 14 sont munies de chaîne, les 20 autres emploient la transmission par cardan. Brasier, Renault et Grégoire présentent les voitures les moins puissantes (de 70 CV pour les Grégoire à 105 CV pour les Brasier et les Renault). Les Lorraine-Dietrich, les Panhard-Levassor et les Fiat sont, avec 130 chevaux (135 pour Fiat), les plus puissantes.

Présentation générale des voitures en compétition :

Lorraine-Dietrich, 3 voitures engagées, moteur 4 cylindres,

130 chevaux, transmission par chaîne, sans jante amovible. Quartier général : château de Perquoi à Changé.

Fiat, 3 voitures engagées, moteur 4 cylindres, 135 chevaux, transmission par chaîne, avec jantes amovibles. Quartier général : avenue de Pontlieue au Mans.

Renault, 3 voitures engagées, moteur 4 cylindres, 105 chevaux, transmission par cardan, avec jantes amovibles. Quartier général : château de Chef-raison à Changé.

Darracq, 3 voitures engagées, moteur 4 cylindres, 125 chevaux, transmission par cardan, sans jante amovible. Quartier général : hôtel de France à Montfort.

Brasier, 3 voitures engagées, moteur 4 cylindres, 105 chevaux, transmission par chaîne, sans jante amovible. Quartier général : rue Jean Nicot au Mans.

Mercedes, 3 voitures engagées, moteur 4 cylindres, 125 chevaux, transmission par chaîne, sans jante amovible. Quartier général : rue de la Mariette au Mans.

Gobron-Brillié, 1 voiture engagée, moteur 4 cylindres, 110 chevaux, transmission par chaîne, sans jante amovible.

Itala, 3 voitures engagées, moteur 4 cylindres, 110 chevaux, transmission par cardan, avec jantes amovibles. Quartier général : hôtel de la Gare à Montfort.

Grégoire, 2 voitures engagées, moteur 4 cylindres, 70 chevaux, transmission par cardan, sans jante amovible.

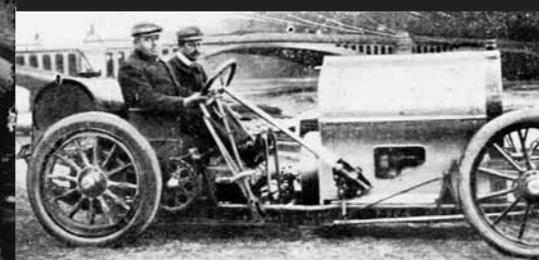
Panhard-Levassor, 3 voitures engagées, moteur 4 cylindres, 130 chevaux, transmission par cardan, sans jante amovible. Quartier général : château de la Ragotterie à Yvré-l'Évêque.

Vulpès, 1 voiture engagée, moteur 4 cylindres, 120 chevaux, transmission par chaîne, sans jante amovible.

Hotchkiss, 3 voitures engagées, moteur 4 cylindres, 125 chevaux, transmission par cardan, sans jante amovible. Quartier général : château de Boisrier à Sillé-le-Philippe.



Voiture Hotchkiss.
Collection A.C.O.



Voiture Brasier (en haut). Collection A.C.O.
Voiture Vulpes (en bas). Collection A.C.O.



Salleron sur Hotchkiss.
Collection A.C.O.



Le Blon sur Hotchkiss.
Collection A.C.O.



A. Clément sur Bayard-Clément.
Collection A.C.O.



Szisz sur Renault.
Collection A.C.O.

Bayard-Clément, 3 voitures engagées, moteur 4 cylindres, 125 chevaux, transmission par cardan, une sans jante amovible (Albert Clément) et deux avec jantes amovibles. Quartier général : ferme de la Fromentinière à Champagné.

★ *Sur le circuit : quitter Berfay en empruntant la D 1 en direction de Vibraye. En arrivant à Vibraye, au premier rond-point, suivre la D 1 en direction de La Ferté-Bernard. Au stop, prendre à gauche la D 302 en direction de Lavaré et*

Dollon. Ensuite, prendre la première route à droite "Rue du Grand Prix". Le totem à Vibraye se situe au niveau de la locomotive près de l'office de tourisme.

A voir à Berfay :

- ▶ Eglise Saint-Pierre
- ▶ Lavoir alimenté par une fontaine
- ▶ Espace Grégoire

A voir autour de Berfay :

- ▶ Train touristique de Semur-en-Vallon
- ▶ Musée de la Paix à Semur-en-Vallon
- ▶ Château à Semur-en-Vallon (privé)

Berfay

Blotti au cœur du vallon du Boutry, Berfay a bénéficié de ressources naturelles favorables à l'installation humaine. Le ruisseau du Boutry, le bois de la forêt voisine de Vibraye, sur laquelle les terres agricoles furent gagnées au fil des défrichements, et un sous-sol riche en minerai de fer ont favorisé l'implantation des hommes dès l'époque gallo-romaine.

En dehors de l'agriculture, les activités villageoises furent longtemps liées à l'exploitation forestière. A la fin du XVIII^e siècle, la création de l'axe Rouen-Tours qui traverse le bourg contribue à dynamiser le commerce local jusqu'au début du XX^e siècle, époque où la commune recensait 572 habitants en 1906. Elle en compte 369 actuellement.

60

KILOMÈTRE Vibraye

Totem commémoratif "La forêt de Vibraye" au niveau de la locomotive (entre la D1 et la rue de la Petite Vitessé), près de l'office de tourisme.

Les pilotes

Le soir du 30 avril 1906, date de clôture des inscriptions pour le Grand Prix, l'Automobile Club de France réussit son pari. 34 voitures, représentant 3 nations (10 marques françaises, 2 marques italiennes et 1 marque allemande) sont engagées dans la compétition. Parmi les 34 pilotes, on compte 24 français, 4 italiens, 2 belges, 2 américains, 1 hongrois et 1 allemand. La plupart sont des pilotes professionnels mais il s'agit également d'ingénieurs, de

mécaniciens et d'industriels. Pionniers de la compétition automobile, ils sont plus généralement séduits par la technique et ses progrès. Certains participent au développement d'autres moyens de locomotion comme l'aviation (Hanriot, de Caters, Wagner, Rougier...).

Liste des pilotes engagés avec leur numéro :

Lorraine-Dietrich

- 1A. Fernand Gabriel (France)
- 1B. Henri Rougier (France)
- 1C. Arthur Duray (France)

Fiat

- 2A. Vincenzo Lancia (Italie)
- 2B. Felice Nazzaro (Italie)
- 2C. Aldo Weillschott (Allemagne)

Renault

- 3A. Ferenc Szisz (Hongrie)
- 3B. J. Edmond (France)
- 3C. Claude Richez (France)

Darracq

- 4A. Victor Hémerly (France)
- 4B. Louis Wagner (France)
- 4C. René Hanriot (France)

Brasier

- 5A. Paul Baras (France)
- 5B. Jules Barillier (France)
- 5C. "Pierry" (France)

Mercedes

- 6A. Camille Jenatzy (Belgique), puis Alexander Burton (Angleterre)
- 6B. Mariaux (France)
- 6C. Vincenzo Florio (Italie)

Gobron-Brillié

- 7A. Louis Rigolly (France)



Lebrun dit "Pierry"
sur Brasier.
Collection A.C.O.



Florio sur Mercedes.
Collection A.C.O.



Barillier sur Brasier.
Collection A.C.O.



Weillschott sur Fiat.
Collection A.C.O.



Ferenc Szisz au volant de la Renault 3A sur la grille de départ. Collection A.C.O.



M. le Préfet de la Sarthe et M. de Knif.
Coll. Arch. dép. Sarthe, 2F104366

Itala

- 8A. Alessandro Cagno (Italie)
- 8B. Maurice Fabry (France)
- 8C. Pierre De Caters (Belgique)

Grégoire

- 9A. Philippe Tavenaux (France)
- 9B. Xavier Civelli de Bosch (France)

Panhard-Levassor

- 10A. Georges Teste (France)
- 10B. George Heath (USA)
- 10C. Henri Tart (France)

Vulpès

- 11A. Marius Barriaux (France)

Hotchkiss

- 12A. Hubert Le Blon (France)
- 12B. Jacques Salleron (France)
- 12C. Elliot Shepard (USA)

Bayard-Clément

- 13A. Albert Clément (France)
- 13B. A.Villemain (France)
- 13C. De la Touloubre (France)

★ *Sur le circuit : quitter le parking de l'office de tourisme, à gauche, s'engager dans le rond-point et prendre en face l'avenue de la Grande Vitesse. Au bout de celle-ci, prendre à gauche la route de La Ferté-Bernard. Arriver au rond-point, suivre la D1 en direction de Lamnay et La Ferté-Bernard.*

A voir à Vibraye :

- ▮ Eglise St-Jean-Baptiste (ouverte)
- ▮ Forêt de Vibraye (circuits de randonnée)
- ▮ Rue du Grand Prix 1906

A voir autour de Vibraye :

- ▮ Musée de la musique mécanique à Dollon
- ▮ Lavoir monumental à St-Maixent
- ▮ Forges de Cormorin à Champrond

Vibraye

Chef-lieu de canton de 2919 habitants en 1906, Vibraye est alors une commune dynamique dont l'activité économique est basée sur l'exploitation de la forêt en marge de laquelle le bourg s'est progressivement développé depuis le Moyen Age. Ville à l'architecture essentiellement XIX^e siècle, suite à l'incendie d'une partie du centre-bourg en 1814, Vibraye compte 2629 habitants en 2009. Près du totem commémoratif, l'ancienne gare de Vibraye date de la fin du XIX^e siècle. Située sur la ligne de Thorigné-sur-Duë à Courtalain, elle permettait le transport de voyageurs et de marchandises en direction d'Orléans et du Mans. Au milieu du XX^e siècle, le développement des transports routiers concurrence fortement l'activité ferroviaire. Il entraîne la fermeture du service voyageurs en 1965 et du service marchandises en 1977. La gare est aujourd'hui occupée par l'office de tourisme et la halle a été réhabilitée en salle de spectacles.

KILOMÈTRE 67

Lamnay

Totem commémoratif "Panhard-Levassor" rue Principale, près de l'église.

La course

Lorsque le circuit a été choisi le 16 janvier 1906, la commission sportive de l'A.C.F. s'est également prononcée en faveur d'une course sur deux jours "terriblement dure pour les moteurs et les voitures" selon M. Darracq, célèbre constructeur automobile de Suresnes, qui se félicite de ces difficultés techniques et humaines ne laissant place qu'aux "vrais ouvriers". Ainsi, à raison de 6 tours de circuit par jour dans le sens inverse des aiguilles d'une

montre, près de 1240 km seront parcourus les 26 et 27 juin. Le 29 mai, l'A.C.F. tire au sort l'ordre de départ des voitures. C'est la Lorraine-Dietrich de Gabriel qui ouvrira le bal suivie de la Fiat de Lancia. Szisz partira en troisième position. La Bayard-Clément, pilotée par de la Touloubre, fermera le départ.

Les dimanche 24 et lundi 25 juin, jours de pesage sur la bascule Chameroiy à Pont-de-Gennes :

Lorraine-Dietrich : 1007, 999 et 1007 kg

Fiat : 1006, 1006 et 1007 kg

Renault : 990, 989 et 1001 kg

Darracq : 994, 1004, 1007 kg

Brasier : 1007, 1007 et 1007 kg

Mercedes : 1007, 1007 et 1004 kg

Gobron : 1003 kg

Itala : 1006, 1007 et 1007 kg

Grégoire : 886 kg

Panhard-Levassor : 1004, 1007 et 1004 kg

Vulpes : au-dessus du poids toléré, la voiture ne prendra pas le départ.

Hotchkiss : 1007, 1007 et 1003 kg

Bayard-Clément : 1004, 1007 et 1005 kg



Villemain sur Bayard-Clément à la Fourche d'Auvours.
Coll. Arch. dép. Sarthe, 2F107519

La Bayard-Clément d'A. Clément au ravitaillement. Collection A.C.O.

De la Touloubre sur Bayard-Clément juste avant Sceaux-sur-Huisne.
Coll. Arch. dép. Sarthe, 2F107529

La Darracq de Victor Hémerly est amenée sur la ligne de départ. Collection A.C.O.

1ère journée de course

Mardi 26 juin, tout le monde afflue vers le circuit. A pied, à cheval, en voiture, en bicyclette, en chemin de fer, tous se dirigent vers un point quelconque du triangle formé par "La Fourche, Saint-Calais, La Ferté-Bernard". Les bras sont chargés de provisions. Les tentes-buvettes se préparent à recevoir leurs clients. Des campements sont établis sous les sapins et dans les clairières. Plus tôt dans la matinée, la gare du Mans était envahie. La gare de Pont-de-Gennes présentait également une animation extra-

ordinaire. A 5 heures du matin, les tribunes de l'A.C.F. et de l'A.C.S. sont déjà bondées.

6 heures, le signal est donné, Gabriel s'élance et disparaît bientôt à l'horizon en direction de Saint-Mars-la-Brière. Les autres concurrents suivent toutes les 90 secondes dans l'ordre fixé par le tirage au sort. A 6 heures 12, la Grégoire abandonne pour problème

mécanique. Avec le retrait de la Vulpès, ce sont les petits nouveaux de la compétition automobile qui sont forfaits. De la Touloubre sur Bayard-Clément ferme la marche.

La Fiat 1 de Lancia, partie deuxième, boucle le premier tour en tête. A la fin de la première journée, ponctuée de quelques accidents sans gravité, Szisz sur Renault est en tête couvrant les 619 kilomètres en 5 heures et 45 minutes. A. Clément sur Bayard-Clément est second en 6 heures et 11 minutes, Nazzaro sur Fiat est

troisième en 6 heures et 26 minutes. Le tour le plus rapide est réalisé par Baras sur une Brasier en 52 minutes à une moyenne de 118 km/h.

Le mardi 26 juin, on compte 17 arrivants sur 34 inscrits représentant 3 Brasier, 2 Renault, 2 Panhard-Levassor, 2 Lorraine-Dietrich, 2 Fiat, 2 Mercedes, 1 Bayard-Clément, 1 Darracq, 1 Hotchkiss et 1 Gobron. Les jantes amovibles

Michelin prennent la première place avec Szisz. Elles équipent 4 voitures sur les 5 premières.

Les causes des abandons à la fin de la 1ère journée :

- Gabriel (Lorraine-Dietrich) : tendeur de chaîne cassé.
- Cagno (Itala) : surchauffe moteur.
- Edmond (Renault) : yeux souffrants à cause des projections de goudron.
- Wagner (Darracq) : rupture d'un tuyau de graissage à Cherré.
- Fabry (Itala) : voiture retournée près de l'ancien pont de chemin de fer à Vibraye.

- Civelli de Bosch (Grégoire) : fuites au radiateur.
- Tart (Panhard-Levassor) : châssis cassé.
- Salleron (Hotchkiss) : roue cassée.
- Villemain (Bayard-Clément) : jante aplatie après crevaison.
- Weillschott (Fiat) : dérapage sur la route planchéiée de Vibraye.
- Hanriot (Darracq) : cylindre éclaté.
- De Caters (Itala) : jante aplatie après crevaison.

De la Touloubre (Bayard-Clément) : boîte de vitesse décalée.
Le Blon (Hotchkiss) : roue cassée.
Florio (Mercedes) : jante abimée après crevaison.

2° journée de course

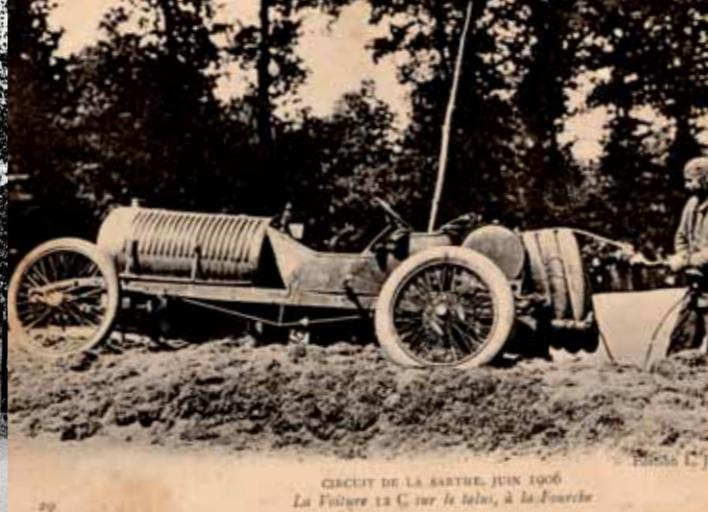
Le matin du deuxième jour, les voitures sont acheminées vers le point de départ, tirées par des percheros. La chaleur de la veille ayant été très importante, le public semble moins nombreux. La présence de M. Barthou, Ministre des travaux publics, honore les organisateurs de la course.

Il assiste à la compétition dans une loge de la tribune de l'A.C.F. en compagnie du Préfet de la Sarthe.

Les départs sont donnés dès 6 heures du matin. Les pilotes partent les uns après les autres en fonction du chronomètre qu'ils ont réalisé la veille. Szisz part en premier. Teste et Richez sont accidentés (accident de Teste après la Fourche d'Auvours, jambe et poignet



La Bayard-Clément de De la Touloubre traversant la forêt de Vibraye.
Coll. Arch. dép. Sarthe, 2F107527



Shepard sur Hotchkiss abandonné après sortie de route. Collection A.C.O.



L'arrivée victorieuse de Ferenc Szisz. Collection A.C.O.



Les vainqueurs sont félicités par M. Barthou, Ministre des travaux publics. Collection A.C.O.

cassés). Hémary, Shepard, Rougier et Rigoly abandonnent pour cause mécanique ou crevaison. Enfin, en 12 heures et 14 minutes de course cumulées sur les deux jours, Szisz boucle son douzième tour et est déclaré vainqueur. Nazzaro sur Fiat est deuxième, Clément sur Bayard-Clément troisième.

Renault et Michelin sont les grands vainqueurs de cette épreuve. Une moyenne de 101 km/h a été réalisée par Szisz sur l'ensemble des 1238 km (107 km/h le premier jour et 95 km/h le deuxième

jour). La Renault de Szisz fut la plus rapide sur le kilomètre lancé avec une vitesse de 148 km/h. Seul le constructeur Brasier mènera ses trois voitures au bout des deux journées de course. Il réalise également le meilleur tour, avec Baras, à une moyenne de 118 km/h. Onze pilotes parviennent à boucler les 12 tours et les 1238 km du Grand Prix.



La Renault de Szisz. Illustration de E. Montaut, collection A.C.O.

Classement final :

1. **Ferenc Szisz** (Renault) 12h14'07"
2. **Felice Nazzaro** (Fiat) 12h46'26"
3. **Albert Clément** (Bayard-Clément), 12h49'46"
4. **Jules Barillier** (Brasier) 13h53'
5. **Vincenzo Lancia** (Fiat) 14h22'
6. **George Heath** (Panhard-Levassor), 14h47'
7. **Paul Baras** (Brasier) 15h15'
8. **Arthur Duray** (Lorraine-Dietrich), 15h26'
9. **"Pierry"** (Brasier) 16h15'

10. **Camille Jenatzy**, puis Burton (Mercedes) 16h18'
11. **Mariaux** (Mercedes) 16h38'

M. Barthou, Ministre des travaux publics, félicite Szisz et les frères Renault : "Comme français, j'ai le plus vif plaisir à constater, une fois encore, le triomphe de notre industrie nationale ; comme ami sincère des sports, je suis particulièrement heureux de voir les avisés efforts de la maison Renault couronnés de succès. J'ai

assisté, ce matin, au départ de la course, après m'être moi-même rendu compte de la nature du circuit et, si j'ai vu l'envol des concurrents avec le plus grand intérêt, c'est avec une absolue confiance que j'ai attendu le résultat. L'épreuve par son caractère international comporte une importance extrême : ce sont les français qui en bénéficient, j'en éprouve une grosse satisfaction, et c'est pourquoi, au nom du gouvernement de la République, je vous félicite sincèrement de votre belle victoire."

★ *Sur le circuit : quitter Lamnay en empruntant la D1 en direction de La Ferté-Bernard. Au premier rond-point, poursuivre sur la D1 en direction de La Ferté-Bernard et Cherré. Au second, quitter la D1 et se diriger vers Cherré par la D 274. Rejoindre le centre de Cherré par la rue Princesse Alice de Monaco.*

••• **A voir à Lamnay :**

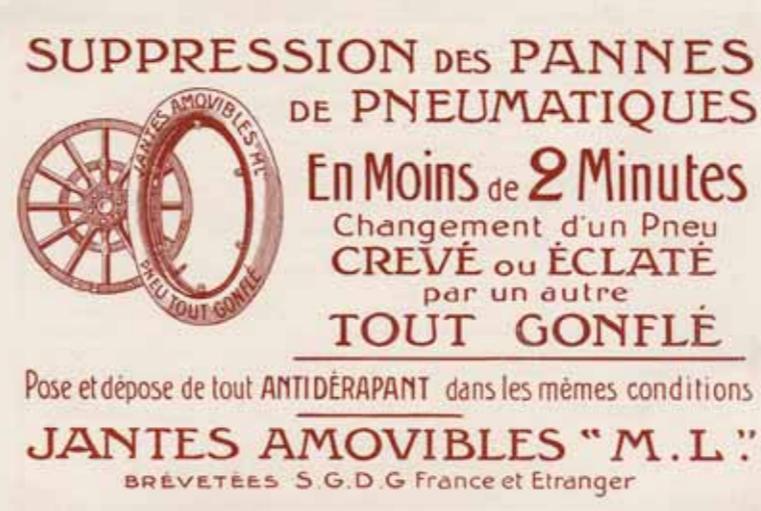
- ▶ Eglise Saint-Martin
- ▶ Espace Panhard-Levassor

••• **A voir autour de Lamnay :**

- ▶ Montmirail (Petite cité de caractère)
- ▶ Château de Montmirail (privé)
- ▶ Espace Georges Durand à Montmirail
- ▶ Espace néolithique à Grééz-sur-Roc

Lamnay

Lamnay fut occupé dès la préhistoire, en témoigne la découverte de silex taillés et autres matériels archéologiques. Cependant, l'implantation durable du peuplement est plus tardive. Elle semble liée à l'évangélisation des campagnes environnantes par des ermites se déplaçant en suivant le cours des rivières comme la Braye. Dans le passé, outre les activités artisanales traditionnelles comme le tissage, Lamnay vivait de l'agriculture, activité principale du village jusqu'au XX^e siècle. Après plus d'un siècle de déclin démographique lié à l'exode rural amorcé dans la seconde moitié du XIX^e siècle, Lamnay connaît actuellement un nouvel essor de sa population grâce à la proximité de voies de communication et du bassin d'emplois de La Ferté-Bernard. Toutefois, avec 908 habitants, elle n'a pas encore retrouvé son niveau de population de 1906 qui était de 1039 habitants.

La jante amovible.
Collection A.C.O.Publicité Michelin.
Collection A.C.O.Publicité Michelin.
Collection A.C.O.Publicité Michelin.
Collection A.C.O.

Extrait d'une notice explicative Michelin pour l'utilisation de la jante amovible. Collection A.C.O.

Michelin et la jante amovible

Fondé par les frères Michelin (André et Edouard) en 1889 à Clermont-Ferrand, Michelin fait ses débuts dans le sport en 1891. Il équipe alors le vélo qui remporte la course cycliste Paris-Brest-Paris de pneus démontables dont il vient de déposer le brevet. Après le cycle, c'est en 1895, lors du Paris-Bordeaux-Paris, que Michelin conçoit l'Eclair, premier véhicule engagé en course avec des pneumatiques. En 1906, à l'occasion du 1^{er}

Grand Prix de l'Automobile Club de France, Michelin met au point une jante amovible qui permet de changer la roue sans avoir à démonter le pneu. Les Fiat, les Itala, deux Bayard-Clément et les Renault en sont équipées.

Des pneus Michelin sont également montés sur deux Lorraine-Dietrich, les Fiat, les Renault, les Itala, les Panhard-Levassor, les Hotchkiss et une



L'Eclair. Collection privée.

Bayard-Clément. Dunlop équipe une Darracq (Hémery) et deux Bayard-Clément, le Gaulois la Gobron-Brillié de Rigoly ainsi que la Vulpès de Barriaux, et Continental toutes les autres voitures (Mercedes, Brasier...). En partie grâce à la technique Michelin, permettant de changer un pneu en quelques minutes (moins de 4 minutes, record à 1 minute et 30 secondes) au lieu d'une dizaine pour une jante fixe, Szisz gagne la course en faisant des changements de pneus tous les deux tours par mesure de précaution. Système ingénieux adapté au fil du temps mais

dont le concept est toujours d'actualité. Aujourd'hui devenu une véritable multinationale, Michelin conserve son siège social à Clermont-Ferrand. En 2014, le manufacturier remporte pour la 23^e fois les 24 heures du Mans. Il emploie plus de 100 000 salariés à travers le monde.

★ *Sur le circuit : quitter Cherré en empruntant la rue Triger. Au bout de celle-ci, prendre la D 323 à gauche en direction du Mans.*

Cherré

Traversé par la voie gallo-romaine reliant Le Mans à Chartres, Cherré fut très tôt occupé. S'étendant sur près de 2000 ha, son territoire fut d'abord exploité à des fins agricoles grâce à la présence de prairies naturelles favorables à l'élevage dans la vallée de l'Huisne. La commune conserve un bâti ancien et marque le paysage par l'originalité de son clocher. La vision de l'église actuelle n'est pas tout à fait celle des coureurs et spectateurs du grand prix de 1906, époque où le chantier de reconstruction se termine à peine. En effet, vendue comme bien national sous la Révolution, elle est ensuite détruite à l'exception du clocher. L'accroissement de la population de Cherré, qui atteint son maximum en 1851 avec 1767 habitants, conduit les autorités à envisager sa reconstruction dès la fin des années 1820. Après différents projets, un nouvel édifice fut reconstruit en 1905-1906. De style néo-roman, il réintègre la tour isolée depuis un siècle au milieu du bourg.

A voir à Cherré :

- ▶ Eglise Saint-Pierre et Saint-Paul
- ▶ Parc et château du Haut Buisson
- ▶ Voie Darracq

A voir autour de Cherré :

- ▶ Centre historique de La Ferté-Bernard
- ▶ Eglise Notre-Dame-des-Marais à La Ferté-Bernard (ouverte)
- ▶ Square Grand Prix A.C.F. 1906 à La Ferté-Bernard

Totem commémoratif "Lorraine-Dietrich" au bord de la D323 au niveau de la mairie.

Georges Durand et l'Automobile Club de la Sarthe

Né le 30 avril 1864 à Fresnay-sur-Sarthe, Georges Durand exerce la profession de secrétaire général des Compagnies de tramways départementaux de la Mayenne, d'Eure-et-Loir, du Finistère, de la Vienne et de plusieurs autres départements. Il est en même temps secrétaire sténographe du conseil général de la Sarthe et du conseil municipal du Mans. Délégué du Touring-Club de



France au Mans, il est un fervent défenseur du tourisme et de la mise en valeur de la Sarthe. Il a notamment popularisé les Alpes Mancelles et en a créé le syndicat d'initiative. Père du circuit de la Sarthe, il en a préparé les plans, les devis, trouvé les partenariats... En octobre 1905, sous son impulsion, le Comité d'initiative du circuit de la Sarthe est créé par un groupe de quatre

amateurs d'automobile, Gustave Singher, René Pellier, Georges Carel et lui-même. Ensemble, ils vont présenter le circuit de la Sarthe à l'Automobile Club de France afin qu'il soit retenu pour le 1^{er} Grand Prix de l'A.C.F. Le mercredi 24 janvier 1906, après l'annonce du déroulement du Grand Prix de l'A.C.F. en Sarthe, ils décident la création de l'Automobile Club de la Sarthe. Il est présidé par Adolphe Singher. Georges Durand en est le secrétaire général, Georges Carel le Vice-président et René Pellier le trésorier. L'Automobile Club de



Les membres fondateurs de l'Automobile Club de la Sarthe. De gauche à droite, Georges Durand, René Pellier, Georges Carel et Gustave Singher. Collection A.C.O.



Collection A.C.O.

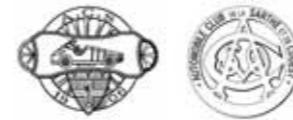


Georges Durand. Collection A.C.O.



"Une présentation à l'Automobile Club de la Sarthe." De gauche à droite : M. Bariller, M. Pellier, M. Carel, M. Verney (en retrait), M. Durand, le Dr Moreau, M. A. Singher, la Reine Bérengère et M. G. Singher. Peinture de J. Perrin, collection A.C.O.

la Sarthe compte une centaine de membres dès sa séance constitutive, 200 membres le 4 février 1906. Son siège social est alors basé au Mans, 7 boulevard Levasseur.



L'Automobile Club de la Sarthe a été l'acteur principal dans la mise en place de la compétition de 1906. Parmi ses nombreuses actions, il sollicite les partenaires financiers et institutionnels. Il participe

également à la mise en place des travaux sur le circuit et informe les habitants. A ce sujet, dans une interview accordée au journal *Le Petit Phare* en juin 1906, M. Durand avouait que "la campagne de communication du Grand Prix vers les populations locales avait un double but : convaincre les populations des bienfaits présents et futurs de la locomotion nouvelle, les engager à souscrire en leur montrant les bénéfices considérables que la course leur procurerait. Le résultat a dépassé mes espérances. Les habitants vinrent à nous en

masse... Dernièrement on a interdit les essais des voitures de course sur les routes du circuit afin de procéder aux travaux nécessaires. Les vingt et une maires des vingt et une communes traversées nous ont tous écrit pour demander la reprise des essais". Après le succès du Grand Prix de 1906, l'A.C.S. poursuit son activité et organise d'autres courses automobiles. En 1910, il devient



l'Automobile Club de la Sarthe et de l'Ouest sous la présidence de Gustave Singher, fils du défunt Adolphe Singher. En 1911, l'A.C.S.O. organise ce qu'il avait déjà imaginé en 1905, le Grand Prix de France. Il se dispute sur les routes allant du Mans à Ecommoy, d'Ecommoy au Grand-Lucé et du Grand-Lucé au Mans. Hémery sur Fiat remporte la course à une moyenne de 91 km/h.

En 1913, l'A.C.S.O. devient l'Automobile Club de l'Ouest. Il compte alors plus de 650 adhérents. Les courses de



Stands de ravitaillement au Grand Prix de France 1911. Collection A.C.O.



Victoire d'Hémery sur Fiat au Grand Prix de France 1911. Collection A.C.O.



L'arrivée à La Ferté-Bernard. Collection A.C.O.



La gare de La Ferté-Bernard. Collection privée.

vitesse se poursuivent mais l'A.C.O. souhaite également se consacrer aux épreuves d'endurance. En 1923, les premières 24 Heures du Mans voient le jour. Georges Durand réalise ainsi ce qu'il souhaitait déjà en 1906, une grande course chaque année en Sarthe. En 1937, la maladie le contraint à renoncer à la plupart de ses activités. Il décédera au Mans en 1941.



★ *Sur le circuit : quitter Sceaux-sur-Huisne en empruntant la D323 en direction du Mans. Passer Duneau et, 1 km après, quitter la D323 pour s'engager à gauche (direction "Dolmen-Menhir") dans Connerré et la rue de Paris.*

A voir à Sceaux-sur-Huisne :

- ▶ Eglise Saint-Germain
- ▶ Musée "Au Pays des Rillettes", société Bahier
- ▶ Espace Lorraine-Dietrich

A voir autour de Sceaux-sur-Huisne :

- ▶ Prieuré de Tuffé
- ▶ Dolmen à Vouvray-sur-Huisne

Sceaux-sur-Huisne

Comme la plupart des communes jalonnant la vallée de l'Huisne, Sceaux-sur-Huisne est un village très ancien. C'est en partie sur le reste des constructions antiques que se développa le bourg au Moyen Age. Ceci explique la présence de moellons cubiques gallo-romains dans les maçonneries de l'église. Si l'activité agricole reste dynamique, la situation du village, sur un grand axe de communication, a favorisé son développement industriel au XX^e siècle. Aujourd'hui, Sceaux-sur-Huisne est intimement lié à l'industrie des rillettes avec la transformation de la charcuterie familiale Bahier en industrie agro-alimentaire à partir de 1966. Plus de 45 ans après, l'entreprise est devenue un des leaders national de production de rillettes.

Le train au service de l'automobile

En 1906, l'automobile est un moyen de locomotion réservé à une catégorie aisée de la population. Les classes populaires n'en disposent pas et pour pouvoir mobiliser le maximum de public autour de l'évènement, de nombreux trains doivent être mis en place. Ainsi, Pont-de-Gennes, lieu de départ du Grand Prix de 1906, est choisi par l'Automobile Club de France en raison de sa

proximité avec la ligne de chemin de fer de Paris à Brest. Localement, six stations desservent le circuit : La Ferté-Bernard, Sceaux-sur-Huisne, Connerré, Pont-de-Gennes, Champagné et Le Mans. Ces infrastructures représentent alors un intérêt considérable pour "assurer l'arrivée et le départ des milliers de curieux venus de Paris et de toutes autres directions".



Locomotive de la compagnie de l'Ouest. Collection privée.

L'acheminement du public en provenance de France et de l'étranger s'organise. L'A.C.F. met en place un train de luxe au départ de la gare Saint-Lazare qui propose à la fois le couchage et les repas. Il en coûte 92 francs par personne pour bénéficier de tous les services proposés dans le train durant les deux jours de compétition. En parallèle, des trains populaires sont également proposés par l'A.C.F. Ils permettent à des milliers de personnes de se rendre sur le circuit à prix attractif. De Paris, l'aller-retour coûte douze francs

KILOMÈTRE 92,5
Connerré

Totem commémoratif "Renault",
rue de Paris.



La gare de Pont-de-Gennes - Montfort.
Collection privée.



La gare de Pont-de-Gennes - Montfort.
Collection privée.



Connerré. Coll. Arch. dép. Sarthe,
FRAD072_2Fi11085_00



La gare de Connerré - Beillé.
Collection privée.

en 2^e classe et neuf francs en 3^e classe.

Des trains populaires de la Compagnie de l'Ouest sont aussi organisés au départ de Rennes, de Caen, de Nantes, tous à destination de Pont-de-Gennes pendant les deux jours de compétition. L'Automobile Club d'Italie propose un train pour les italiens désireux de se rendre sur le circuit de la Sarthe, Fiat et Itala étant engagées dans la compétition.

Les matins des mardi 26 et mercredi 27 juin, la Compagnie de l'Ouest propose des trains toutes les dix minutes de 3h38 à 7h28 entre Le Mans et Connerré (4 trains sur 5), Le Mans et La Ferté-Bernard (1 train sur 5). Même chose pour les retours, départ toutes les 8 minutes de 11h16 à 14h15, puis toutes les 20 minutes jusqu'à 18 heures.

La Compagnie de l'Etat met en place, les nuits du 25 au 26 et du 26 au 27, des trains populaires spéciaux qui acheminent le public de Paris,

Orléans, Saumur, Tours et Blois vers Le Mans. La Compagnie organise également un train spécial Blois - Saint-Calais. Enfin, la Compagnie du Chemin de Fer de Mamers à Saint-Calais propose, les 26 et 27 juin, des trains spéciaux de voyageurs.

En plus d'assurer une grande partie de l'acheminement du public, les compagnies de

chemin de fer participent également au soutien financier du Grand Prix. Des subventions sont ainsi allouées.

La Compagnie de l'Ouest pour 5000 francs, la Compagnie de Mamers à Saint-Calais pour 200 francs et la Compagnie des Tramways de la Sarthe pour 300 francs.

★ *Sur le circuit : quitter Connerré par la rue de Paris afin de rejoindre la D323. Emprunter la D323 en direction du Mans. Retour au Parc des Sittelles, Montfort-le-Gesnois, km 100.*

A voir à Connerré :

- Eglise Saint-Symphorien
- Parc et manoir de la Jatterie (privés)
- Fresque du berceau des rillettes
- Maison des maquisards au Bois de la Croix (accès libre)

A voir autour de Connerré :

- Train touristique de la Sarthe à Beillé, ancienne portion du Mamers - Saint-Calais
- Menhir et dolmen à Duneau



Le train touristique de la Sarthe à Beillé.
Photo J.-P. Berlose.

Connerré

Connerré profita de la route royale datant de la fin du XVIII^e siècle puis de deux réseaux de chemin de fer, la ligne Paris-Le Mans ouverte en 1854 et la ligne d'intérêt local reliant Mamers à Saint-Calais à partir de 1872, pour stimuler son activité commerciale et industrielle. Elle compta ainsi, à la fin du XIX^e siècle, des tanneries, des fabriques de toiles, de chandelles et de poteries. La population attint alors 2373 habitants en 1891.

C'est au cœur de cette vallée que se développa l'élevage du porc au XIX^e siècle. Albert et Blanche Lhuissier y créèrent leur charcuterie en 1900 et rendirent rapidement célèbres les rillettes de Connerré. Ils profitèrent du Grand Prix de 1906 pour les faire connaître... Actuellement, cette tradition se perpétue au sein de charcuteries artisanales et de l'entreprise Prunier dont les dirigeants sont les descendants d'Albert Lhuissier.



La Bayard-Clément de Villemain.
Coll. Arch. dép. Sarthe, 2F104370



L'épreuve du kilomètre lancé.
Collection A.C.O.



Affiche des premières 24 heures
du Mans. Collection A.C.O.



Les Bugatti N° 28 et 29 à l'arrivée des
premières 24 Heures du Mans en 1923.
Collection A.C.O.

L'après Grand Prix A.C.F. 1906

Le 1^{er} Grand Prix de l'Automobile Club de France a remporté un vif succès. Un grand nombre d'acteurs a participé à sa mise en œuvre et à son bon déroulement. Les habitants ont accueilli l'épreuve avec enthousiasme et le public s'est déplacé en nombre. Malgré tout, le bilan financier est mitigé. Certes l'Automobile Club de la Sarthe a pu réunir les 100 000 francs promis à l'Automobile Club de France mais, le public préférant se positionner le long du circuit plutôt que dans les tribunes afin d'éviter le prix élevé des billets, les frais annexes n'ont pu être

couverts. Malgré cela, deux autres Grand Prix de l'A.C.F. se dérouleront en 1907 et en 1908 à Dieppe avant qu'une trêve de trois années soit observée faute de participants.

Pendant ce temps, l'Automobile Club de la Sarthe organise des épreuves plus modestes que celle de 1906. Parmi elles, on peut noter le kilomètre lancé en 1907 à Sillé-le-Guillaume. En 1910, l'A.C.S. devient l'Automobile Club de la Sarthe et de l'Ouest et, en 1911, le tout nouveau A.C.S.O. crée le Grand Prix de France (circuit entre Le Mans, Ecommoy et Le

Grand-Lucé). De plus en plus entreprenant au fil des années (trois Grands Prix de France...), l'A.C.S.O., devenu Automobile Club de l'Ouest en 1913, poursuit ses activités et, après la 1^{ère} Guerre Mondiale, organise des coupes internationales qui mèneront à la création des premières 24 Heures du Mans les 26 et 27 mai 1923. Depuis, sauf en 1936 (mouvements de grève de mai-juin) et entre 1939 et 1949 (2^e Guerre Mondiale), l'épreuve n'a jamais cessé, écrivant son histoire et la légende des 24 Heures sur le désormais mythique circuit du Mans.

Crédits photographiques

- Archives de l'Automobile Club de l'Ouest.
- Archives départementales de la Sarthe.
- Illustration de couverture : François Bruère, collection A.C.O.

Principales sources de documentation

- Archives de l'Automobile Club de l'Ouest.
- Michel Bonté, François Hurel et Jean-Luc Ribémond, *Le Mans, un siècle de passion avec l'Automobile Club de l'Ouest*, Editions Automobile Club de l'Ouest, 2006.

Remerciements

- Automobile Club de l'Ouest : Stéphanie Lopé et Hervé Guyomard, du service patrimoine de l'A.C.O.
- Comité de Sauvegarde du 1^{er} Grand Prix de l'Automobile Club de France 1906.
- Communes de Cherré, Sceaux-sur-Huisne, Bouloire, Saint-Calais et Communautés de communes du Pays des Brières et du Gesnois et du Val de Braye pour le financement des totems commémoratifs.

Document édité par le Syndicat mixte du Pays du Perche Sarthois, à 6000 exemplaires, sur papier issu de forêts gérées durablement, certifié PEFC.

Rédaction
Grégory Pottier, Sylvie Lemercier.

Conception graphique
LM communiquer.

Réalisation Teatime ~ 06 72 66 49 71

Impression Numeriscann.
Octobre 2014.



Laissez-vous conter **Le Pays du Perche Sarthois,**
Pays d'art et d'histoire...

Pour enrichir votre découverte, le Pays d'art et d'histoire du Perche Sarthois et ses guides-conférenciers, en partenariat avec les offices de tourisme, vous proposent tout au long de l'année des animations à destination des individuels, des groupes et des enfants.

Le Pays du Perche Sarthois appartient au **réseau national**
des Villes et Pays d'art et d'histoire

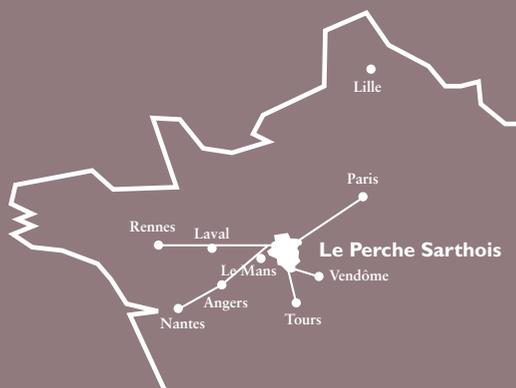
Le ministère de la Culture et de la Communication, direction de l'architecture et du patrimoine, attribue l'appellation Villes et Pays d'art et d'histoire aux collectivités territoriales qui animent leur patrimoine. Il garantit la compétence des guides-conférenciers, des animateurs de l'architecture et du patrimoine et la qualité des animations proposées.

Aujourd'hui, un réseau de 179 villes et pays vous offre son savoir-faire sur toute la France.

Sur les 88 communes que comprend le territoire du Perche Sarthois, 62 bénéficient du label VPah.

A proximité,

Le Mans, le Pays Vallée du Loir, Vendôme, Laval, le Pays Coëvrons-Mayenne, Angers, Tours, Nantes, Guérande, Fontenay-le-Comte, Saumur, le Pays du Vignoble Nantais, bénéficient de l'appellation Villes et Pays d'art et d'histoire.



Informations pratiques

Pays d'art et d'histoire du Perche Sarthois

24 Avenue de Verdun, BP 90100

72 404 La Ferté-Bernard

02 43 60 72 77

perche-sarthois@orange.fr

www.perche-sarthois.fr



Toute
l'information
touristique en
Perche Sarthois
sur votre
Smartphone