

CAMILLE JENATZY & *La Jamais Contente*

07/10/2017
15/04/2018

ER | VU: Schröder - Maison Autrique - Chaussée de Haecht 266 - 1030 Schaarbeek © Pieter Fannes



DOSSIER
DE PRESSE

MAISON
AUTRIQUE
HUIS

1.

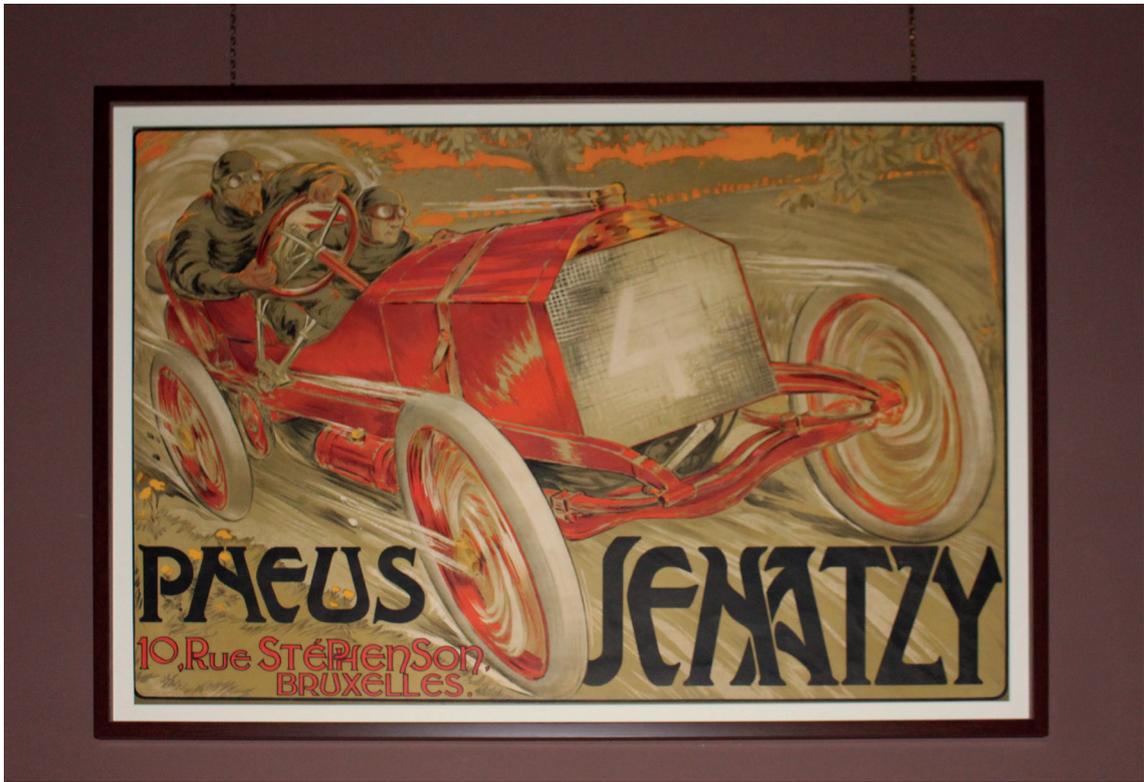
Camille Jenatzy, le Diable Rouge

Ingénieur, inventeur, entrepreneur, industriel schaarbeekois, Camille Jenatzy (1868-1913) fut surtout l'un des plus étonnants aventuriers de la course automobile. Il fait partie de cette génération qui se passionnait pour tous les sports, à commencer par le cyclisme qu'il a également pratiqué. Ingénieur en électromécanique, il conçut des véhicules électriques, proposa des tractions hybrides et multiplia les brevets pour améliorer les productions de ses ateliers sis rue du Progrès 224. Mais comme il l'a souvent exprimé : rien n'était comparable à la fièvre de la course. Dans le récit de sa victoire à la coupe Gordon Bennett en 1903, il écrit : Le dernier tour était commencé ; ce n'était plus une course, c'était une chasse ; j'étais le chasseur et de Knyff, parti quatorze minutes avant moi, le gibier ; il fallait arriver treize minutes après lui pour gagner. Ah ! L'ivresse de cette chasse à 90 km/h ! C'est précisément un accident de chasse qui mettra fin au cours tumultueux de son existence le 7 décembre 1913 dans la forêt d'Anlier.

2.

Une famille d'industriels

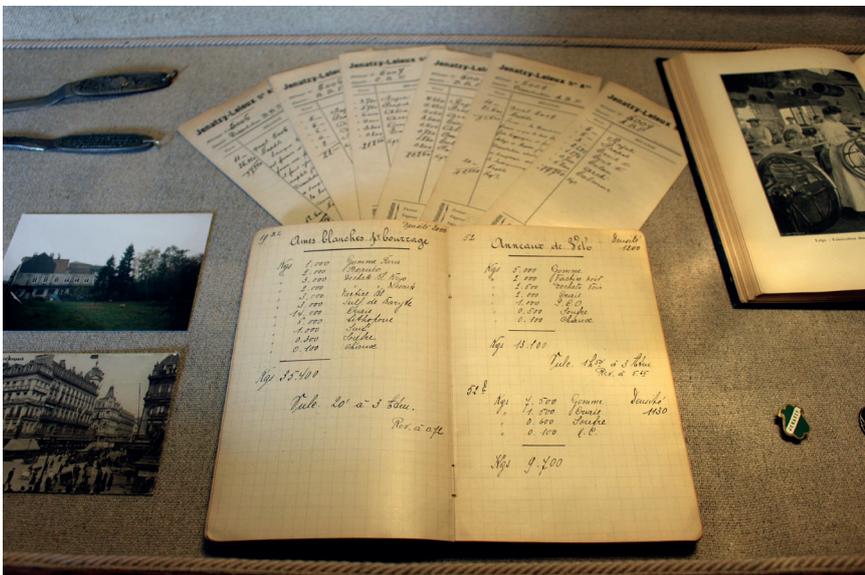
Constantin Jenatzy (1842-1904), père de Camille, et son épouse Honorine Leleux ont établi à Schaerbeek dès 1865 une entreprise d'articles en caoutchouc dans le quartier de la gare du Nord. Le développement de l'affaire conduit à une nouvelle implantation du siège au 139 de l'avenue de la Reine et des ateliers au 10 de la rue Stephenson. Constantin Jenatzy sera conseiller communal libéral de 1875 à 1895. Après son décès, on donnera son nom à l'une des artères du nouveau quartier Teniers-Josaphat (l'avenue Louis Bertrand et ses abords). Le développement de l'automobile à partir des années 1880 et celui des pneumatiques mis au point par Dunlop, et perfectionnés au début des années 1890 par les frères Michelin vont orienter les fabrications de la manufacture Jenatzy vers le secteur automobile avec des produits de qualité et des nouveautés comme les « pneus jumelés sur roues jumelées amovibles » pour assurer à ceux-ci une plus longue durée d'usage. La production de caoutchouc de l'Etat indépendant du Congo va stimuler la création de nouvelles entreprises dans cette branche, même si plusieurs enquêtes dans la presse étrangère mettaient régulièrement en cause la manière cruelle dont cette production y était organisée.



© Musée de la vie wallonne



© Musée de l'industrie et du travail bruxellois, La Fonderie.



© Famille Heuvelmans



© Pieter Fannes

3.

La Jamais Contente

Le choix du nom de ce véhicule de course électrique traduirait la persévérance, le désir de dépassement qui animent constamment les recherches de Camille Jenatzy. On dit aussi qu'il évoquerait plutôt la mauvaise humeur de son épouse, causée par les déplacements incessants de son pilote de mari. Il faut la regarder comme la première voiture conçue pour la course : un obus, une torpille de 4 mètres dont la caisse peinte en gris bleuté a été fabriquée en partinium, un alliage léger d'aluminium, de tungstène et de magnésium. Ses deux moteurs électriques sont alimentés par des accumulateurs Fulmen, les roues équipées de pneus Michelin.

Cette voiture historique sera conservée dans l'entreprise familiale avant de servir d'ornement publicitaire pour la firme Fulmen à Clichy à partir de 1931. Sa dégradation amène son dépôt en 1933 au Musée de la Voiture et du Tourisme de Compiègne où la carrosserie est partiellement renouvelée. Une réplique a été réalisée en 1994 à l'initiative de mécènes réunis par M. Christian Wannyn et le Lions Club 103 Nord. La Jamais Contente continue à faire rêver comme l'atteste la réplique présentée ici et réalisée par M. Xavier Van der Stappen.

4.

Paris 1898

En 1898, Camille Jenatzy va établir à Boulogne-sur-Seine la Compagnie Générale des Transports Automobiles-système Jenatzy (CGTA) pour réaliser les commandes de voitures faites par la société française Commerciale d'Automobiles. A Paris, sur l'initiative de l'inspecteur général des Ponts et Chaussées, G. Forestier, une compétition est lancée pour tester les différents véhicules automobiles susceptibles de remplacer les fiacres. Il s'agissait de pouvoir comparer les prix de revient, le confort, la conduite, les avantages et inconvénients des différents types d'automobiles durant au moins 16 heures sur un parcours de 60 km afin de déterminer un standard à proposer au public. Les véhicules électriques Jenatzy vont recueillir de nombreux premiers prix tant pour les futurs taxis que pour des véhicules poids lourds. Les fiacres hippomobiles motorisés par Camille Jenatzy circulent dans la capitale française à partir du mois de septembre 1898.

5.

La chasse aux records

Dans son numéro 50 du 10 décembre 1898, La France Automobile publie le règlement d'une course de vitesse qui se déroulera le 18 décembre à 10 h précises du matin dans l'allée centrale du parc agricole d'Achères au nord-ouest de Paris. Il faut parcourir 2 km consécutifs avec un premier départ arrêté et un second lancé. Le comte Gaston de Chasseloup-Laubat porte ce jour-là le record à 63,157 km/h de moyenne sur une voiture Jeantaud électrique. Jenatzy, qui n'a pu prendre part à la course, écrit le lendemain à l'organisateur qu'il relève le défi conformément au règlement de l'épreuve. Le 17 janvier 1899, Jenatzy réalise sur son dog-cart électrique 66,667 km/h, mais le comte atteint la moyenne de 70,313 km/h. Le 27 janvier 1899, le belge réussit 80,357 km/h. Le 4 mars suivant, Chasseloup monte à 92,784 km/h. Son concurrent annonce sur place qu'il fera mieux avant un mois. C'est le 29 avril 1899 que les 100 km/h de moyenne sont dépassés, le pilote belge établit alors le record mondial à 105,882 km/h sur son bolide fusiforme : La Jamais Contente. Le Comte de Chasseloup-Laubat fait savoir aux organisateurs qu'il ne se mettrait plus en piste.

Près d'un siècle plus tard, le 15 octobre 1997, Andy Green sur un engin à turboréacteur a atteint dans le Black Rock Desert la vitesse de 1.223,65 km/h, établissant le premier record supersonique.

6.

Les débuts d'un champion

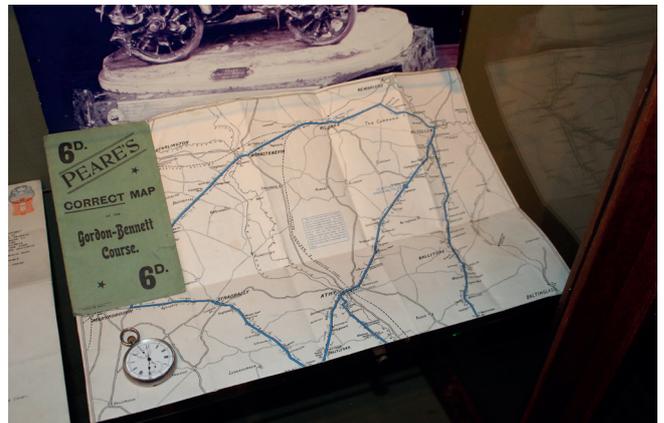
Avant les courses de vitesse d'Achères, Camille Jenatzy s'était déjà distingué le 27 novembre 1898 en remportant, avec une vitesse moyenne de 28,24 km/h, la course de côte de Chanteloup-les-Vignes sur un dog-cart électrique de sa fabrication. Il va dès lors multiplier ses participations aux courses automobiles, utilisant une Mors 2cv lors du Tour de France en 1899, et une Bolide-Snoeck pour la coupe Gordon Bennett de 1900 qu'il terminera malheureusement dans la devanture d'un marchand de vins à Moulins. Il bat le record du monde de vitesse pour voiture à pétrole (catégorie 12 cv et plus) durant la course de Diegem-Lo à Melsbroeck-Batavia le 17 juin 1900. Et cet été-là, on le retrouve vainqueur à la course des Côtes de Spa et au Critérium de Provence toujours sur une Bolide-Snoeck. Il a moins de chance lors du Circuit des Ardennes le 31 juillet 1902 avec une sortie de route de sa FN de 60 cv dès le second tour de l'épreuve. Sa pugnacité, ses cheveux roux et sa barbe en pointe vont lui valoir le surnom de « Diable Rouge ».



© Patrimoine Michelin



© Patrimoine Michelin



© Jean Oziol

7.

Pilote vedette de Mercédès

Personnage important dans le parcours sportif de Jenatzy, Emile Jellinek était le représentant en France de la Daimler-Motoren-Gesellschaft. Il commercialisait les produits de celle-ci sous la marque déposée « Mercédès », inspirée par le prénom de sa propre fille. Il recruta comme pilote Camille Jenatzy, car il le considérait comme le conducteur le plus froidement audacieux, le plus précis, un de ceux qui ont eu le plus d'actions sur les foules sportives. Les débuts chez Mercédès furent modestes : une quatorzième place au Paris-Madrid, interrompu à Bordeaux, mais son triomphe à la coupe Gordon Bennett de 1903 en Irlande assura au pilote belge une immense popularité. Par la suite, il ne rencontra plus de succès aussi éclatants : il dut se contenter d'une deuxième place lors de la coupe Gordon Bennett de 1904, il fut cinquième à la coupe Vanderbilt de Long Island en 1906, troisième au circuit des Ardennes en 1907. Le décès de son père en 1904 l'amena à se réinvestir dans la gestion de la manufacture familiale de caoutchouc avec ses demi-frères Constant et Ferréol.

Après le décès de Camille, la firme connaîtra des remaniements successifs : l'arrêt de la production à Bruxelles en 1932, l'installation à Liège et une réduction des activités conduisant à sa liquidation définitive en 1994.

M A I S O N

La Maison Autrique



A U T R I Q U E

Du mercredi au dimanche

De 12h à 18h

Chaussée de Haecht, 266 - 1030 Bruxelles

02 215 66 00

info@autrique.be

www.autrique.fr



Crédits photographiques : R.C Maison Autrique asbl

Avec le soutien de :

La loterie nationale et ses joueurs, la Région Bruxelles-Capitale ;
la Commune de Schaerbeek ; Xavier van der Strappen ; Famille
Heuvelmans ; Jean Oziol ; Musée de la Vie Wallonne ; Invicta Art ;
Guy Pierrard ; Robert Fonteyne.

Attachée de presse : Viviane Vandeninden

viviane.vandeninden@klach.be - +32 (0)472 31 55 37

www.vandeninden.com