

Daniel Leblé



1903

-

1995

Réalisation : André Leblé

Avant-propos

Je retranscris ici le texte que Marie-Claude, Dany et moi avons fait écrire à « Pépé » en 1974-75 afin qu'il mette noir sur blanc tout ce qu'il nous racontait par bribes lors des réunions de famille.

J'ai fait le découpage en chapitres et ajouté les illustrations, photos et documents divers. J'ai touché aussi peu que nécessaire au texte.

J'ai ajouté des commentaires (en italique) destinés à éclairer les générations futures qui liront peut-être ces lignes mais qui n'auront jamais connu ni les lieux ni les personnes dont il est question.

Je suis l'auteur du dernier chapitre, « Ancêtres de Daniel Leblé ».

André Leblé.

Sommaire

L'enfance	p 4
L'apprentissage	p 26
Premiers emplois	p 31
Le service militaire	p 44
Le mariage	p 51
La grande crise	p 63
La guerre	p 75
L'après-guerre	p 80
Les années fastes	p 84
La retraite	p 86
Mes véhicules à moteur	p 87
Texte manuscrit	p 88
Ancêtres de Daniel Leblé	p 92

L'enfance

Je suis né à Avoise, le 6 mai 1903. Mon père, Leblé Joseph né en 1874, ma mère, Moreau Léontine, née également en 1874.

Avoise est un petit village situé sur les bords de la Sarthe, entre Le Mans et Sablé.



Joseph Leblé est né le 13 décembre 1874 à Avoise. Léontine Moreau est née le 8 mars 1874 à Juigné, village situé entre Avoise et Sablé.

Je n'ai pas connu mes grands-parents maternels, morts avant ma naissance. Ceux-ci exploitaient, après avoir été cultivateur à Souvigné-sur-Sarthe, un commerce d'hôtelier à Avoise, où se situent actuellement les « Etablissements Brisset », sur la place de l'église.

Dans mes recherches généalogiques, je ne trouve pas de trace du passage de Léon Moreau (le grand-père maternel de Daniel) à Souvigné. Les actes de mariage et naissance me permettent de reconstituer une partie de la vie de Léon.

Il est né à Avoise le 30 octobre 1840. Le 28 mai 1865, à Juigné, il épouse Marie Jeanne Chevalier, originaire de

Noyen, domestique à Avoise. Il est agriculteur dans ce village quand il se marie.

Il s'établit à Juigné, hameau des Places, où naît sa première fille, Marie Léonie, le 29 mars 1868. Léon est journalier, donc toujours dans l'agriculture.

Le 23 mars 1874, lors de la naissance de Léontine, il habite toujours Juigné mais il est passé sous terre. Il est mineur dans les mines de charbon de Juigné où Daniel se fournissait encore quand j'étais enfant.

Dix-sept ans plus tard, le 23 novembre 1891, sa fille aînée, Marie Léonie, se marie. Léon Moreau est alors cabaretier à Avoise.

Mais entre les deux derniers actes, il y a de la place pour qu'il ait été agriculteur à Souvigné comme l'écrit Daniel.

S'il était besoin d'une justification, ma sœur Dany a « hérité » d'une broderie réalisée en 1883 par Léontine, la mère de Daniel, alors âgée de 9 ans.



Léontine et ses parents ont donc bien vécu à Souvigné.

Léon Moreau est mort à Avoise en 1902, deux ans après son épouse, décédée en 1900.

D'après ma mère, son père était plus petit que moi mais doué d'une force herculéenne.

Dans ces temps reculés, les commis-voyageurs (représentants – *maintenant, on dirait VRP*) arrivaient par le train, restaient souvent une semaine ou plus à l'hôtel, et mon grand-père les véhiculait de village en village à l'aide de sa carriole.

Mes grands-parents paternels étaient « maréchal-ferrant » et vers 1898, un an avant la naissance de ma sœur, achetaient le moulin à farine situé sur les Deux Fonds, *un ruisseau qui se jette dans la Sarthe dans le bourg d'Avoise*. La roue du moulin qui passait dans le milieu de l'atelier fut déplacée et mise à l'emplacement actuel, la berge du ruisseau fut surélevée jusqu'au Ponceau, ce qui permit d'avoir une chute d'eau plus importante et, partant de là, une puissance plus grande.

Au début de sa carrière, mon père ferrait les chevaux et avait la clientèle des châteaux des environs. Les chevaux étaient ferrés sur place car il y en avait beaucoup. Un certain jour que mon père était occupé à ce travail à Pescheseul (*un petit château sur les bords de la Sarthe, entre Malicorne et Parcé*), la comtesse (ou marquise) du Breuil le fit appeler pour lui dire que ma sœur Léa ayant 5 ans, l'âge scolaire de l'époque, elle serait heureuse de la voir entrer à l'école libre ; sur le refus de mon père, elle lui dit : « il faudra choisir entre l'école laïque et la clientèle des châteaux ». Mon père appela son ouvrier, ramassa les outils et rentra à la maison ; les deux tiers de la clientèle étaient partis.

A ce moment là, les machines agricoles américaines faisaient leur apparition en France et mon père se lança dans cette vente et dans la fabrication de matériel. Si bien que quelques années après, il occupait une douzaine d'ouvriers et l'hiver, quand les commandes baissaient, il construisait des semoirs métalliques légers de son invention (une innovation à l'époque) et en vendait 200 par hiver. La roue du moulin qui entraînait les machines outils de l'atelier a été peinte par un petit-neveu de ma grand-mère. Il avait quinze ans et cette peinture qui avait été exécutée sur une vulgaire planche de sapin orne la salle à manger. *Ce tableau a été récupéré par Geo quand on a vidé la maison de Noyen.* Un autre exemplaire a été donné à la sœur de mon père et se trouve à Orgeval chez Madeleine Conilleau. *Dieu seul sait où il peut être maintenant.*

Ayant un contremaître à l'atelier, mon père prospectait la campagne et la vente de matériel marchait bien. J'ai vu au printemps des faucheuses en cours de montage sur les trottoirs jusqu'à l'extrémité du pays. Le progrès dans le matériel agricole avançait à grands pas malgré les réticences des vieux fermiers qui trouvaient beaucoup de défauts à tous ces engins étant donné que jusque là, ils n'avaient eu que leurs bras et leur faux. Il faut penser que mon grand-père maternel, dans sa petite ferme de Souvigné, coupait le blé à deux fois, en premier lieu l'épi, ensuite la paille, cela à la faucille. Quand mon père essayait une faucheuse chez un futur client, les voisins se cachaient derrière les haies pour regarder et, au bout d'un temps, quelquefois très long, venaient en acheter aussi. Je me souviens que, très jeune, mon père m'emmenait avec lui dans la carriole attelée au « Gars Guste ». Le soir, nous rentrions quelquefois tard. bercé par le balancement de la voiture et le tac-tac des sabots du cheval, blotti contre mon père, enveloppé dans la couverture du cheval, j'entendais avant de m'endormir Papa

me chanter les mêmes chansons que chantent encore, 65 ans après, les papas à leurs enfants.

Ma mère avait fort à faire à la maison. Elle s'occupait de la comptabilité de l'affaire, nourrissait sept à huit ouvriers, comme c'était l'habitude jadis, ce qui ne l'empêchait pas, quand elle avait l'occasion, de conduire le « Gars Guste », un cheval imbattable à la carriole, mais qui s'arrêtait net dans un fossé quand cela lui faisait plaisir, ce que ma mère, sportive avant son temps, appréciait beaucoup du fait de la difficulté à tenir cet animal sur la route.

Je me souviens aussi que tout petit, avais-je deux ans, trois peut-être, sitôt mon repas du soir fini, je montais sur les genoux de ma mère et, blotti contre elle, j'entends encore aujourd'hui sa voix qui me parvenait comme à travers de la ouate. Et là, je ne tardais pas à m'endormir (quel souvenir) dans une impression de confiance et de sécurité que je n'ai jamais retrouvée plus tard, quand je fus « grand ».

De mon grand-père paternel, peu de souvenir, j'étais très jeune quand il est mort, un cependant, j'adorais me faire véhiculer à brouette quand il allait au jardin.

Quant à ma grand-mère maternelle, « Maman Blé », c'est toute autre chose puisqu'elle a vécu chez nous après la mort du grand-père. Elle est morte en 1930, un an avant la naissance de Geo. Elle figure, avec sa gouline sarthoise, sur notre photo de mariage. J'ouvre ici une parenthèse pour indiquer que notre famille directe suivant l'arbre généalogique dressé par Mimi ne s'est pas beaucoup éloigné puisque depuis 1664 il me semble, nous avons tourné dans le périmètre de Ligron, Mézeray,



Foullletourte je crois, Noyen, Avoise et encore Noyen, l'on ne peut pas dire que nous avons été de grands voyageurs.

Plus précisément, le plus ancien ancêtre retrouvé est François Lebled, né aux environs de 1600, probablement à Lignon. Les Lebled sont potiers de père en fils à Lignon pendant presque deux siècles. André Le Bled, né en 1744 et marié en 1792, s'établit maréchal à Mézeray. Son fils Louis sera maréchal à Malicorne puis à Noyen. On trouve ensuite trois Joseph (dont le père de Daniel), tous les trois maréchaux à Avoise.

Les souvenirs de ma prime jeunesse ne sont pas nombreux car dans notre petit bourg d'Avoise on vivait un peu en économie fermée ; il ne s'y passait pas beaucoup de choses. Un jour, j'avais 5 à 6 ans (je suis assez précis dans les faits de ma première dizaine d'années car quelques événements marquants se sont produits – la maladie de mon père, la mort de ma sœur, le départ d'Avoise) un crime avait été commis en campagne, aux Bouchères pour être exact. Les gendarmes de Noyen enquêtaient et étaient venus demander des renseignements à mes parents ; ils se nommaient Daussy, un grand gaillard de 1m80 qui me paraissait immense dans son uniforme et Baty que mes enfants ont bien connus à Noyen. Je mangeais ma soupe et, comme beaucoup d'enfants (même aujourd'hui), j'éprouvais quelques difficultés. Le grand Daussy me regarde et me dit :

- « Mange ta soupe »

Je lui réponds :

- « Elle est trop chaude.

- Crache dedans » me dit-il.

Ce que je fis aussitôt.

Ma grand-mère avait été couturière dans sa jeunesse. *Son nom de jeune fille était Marie Josephine Fretray. Elle a épousé Joseph Leblé à Avoise en 1863, à l'âge de 19 ans. Il est indiqué dans l'acte de mariage qu'elle est « ouvrière en*

robes », tout comme sa mère qui était veuve depuis 1850. Les couturières dans ce temps-là allaient « en journée » à la campagne pour un sou ancien par jour, nourrie, et quelques kilomètres matin et soir à pied dans les chemins de ferme de l'époque. Ma grand-mère m'a raconté aussi qu'elle avait vu vers 1868 passer à Avoise le premier train et avait été médusée par ce monstre crachant la vapeur et la fumée. *La ligne de chemin de fer Le Mans – Angers (qui passe à Avoise) a été mise en service en 1863.* « Maman Blé » aidait ma mère mais se cantonnait surtout dans le raccommodage des vêtements et le tricotage des « chaussettes ». L'hiver, les soirées étaient longues et ma bonne grand-mère nous racontait des histoires de Père Noël et de Diable auxquelles, surtout moi, nous croyions dur comme fer, au point qu'un soir, au cours d'une sombre histoire de diable dans la cheminée, elle me fit pencher sur celle-ci en disant :

- « Le vois-tu » ?

Et moi, bien persuadé de la vérité, je lui répondis :

- « J'y vois les pattes ».

Me voici à cinq ans, l'école, bien entendu du plaisir, mais aussi privation de liberté. Le lundi donc, j'arrive à cette école d'Avoise, je revois encore sa cour, sa grille, et la foule des gosses hurlants (comme aujourd'hui). Mais par malheur, dans la semaine il y eut deux jours de congé, et, reprenant goût à la liberté, je décidais le midi de ne plus y retourner. J'allais donc déjeuner chez mes grands-parents et quand je revins, ma mère se rendit bien compte que le temps passait et que je ne parlais pas. Elle me dit :

- « Il faut partir à l'école ».

Je lui réponds :

- « J'ai faim ».

Mais quand elle voulut me donner à manger, je n'avais plus faim. Mon père, qui avait bien compris, détacha le fouet et c'est sous les caresses de cet instrument que

j'arrivai en bas de la petite côte qui monte à l'école. Là, j'ai supplié mon père de s'arrêter mais il me répondit :

« - Non, non, je t'emmène jusqu'à place ».

Et c'est sous l'œil ironique de tous mes petits copains pendus aux grilles que je fis une entrée non triomphale. Inutile de dire que cela ne se reproduisit plus, la leçon avait porté ses fruits.

C'est vers cette époque que j'ai vu le premier vélo à Asnières où mon père était allé monter un moteur industriel chez un artisan du pays. *Asnières sur Vègre, près de Sablé, est un petit village de charme, pont Du Guesclin, peintures murales dans l'église...* C'était le fils du charron qui l'avait fabriqué tout en bois, roues comme cadre. Rentré à la maison, je ne parlais plus que vélo et, à cheval sur un tréteau à linge, appuyé sur un bâton en travers de ce tréteau, je partais en imagination à une vitesse vertigineuse sur des routes fantastiques. Sept ans peut-être, mon père emmenait des amis visiter l'abbaye de Solesmes et la carriole était pleine. Je voulais absolument y aller et mon père me dit : « Si tu es sage tu restes là mais demain, je vais à Sablé et je te ramènerai un vélo ». J'aurais bien voulu le vélo, mais aussi aller à Solesmes et ma colère fut si bruyante que mon père, d'un petit coup de fouet, enleva le cheval et je restai là à pleurer toutes les larmes de mon corps. Naturellement, il n'y eut pas de vélo.

Dates mémorables, les assemblées, les chevaux de bois (pas tous les ans) entraînés par un cheval, l'orgue de Barbarie tournée à la main, les marchands de berlingots, les macarons collés sur du papier.

Vers cette époque, nous avions l'éclairage à acétylène avec un générateur important dans la cour. Au cours d'une réparation, l'imprudence du réparateur, qui n'était autre que le grand-père de Renaudeau qui doit être sensiblement de

l'âge de Geo fit exploser le générateur, ce dont il se sortit sans blessures graves. J'étais assis derrière la porte de la cour, occupé à dessiner sur mon tableau ; cette porte fut arrachée, les carreaux cassés, et j'eus très peur. Mon père décida alors de monter une installation électrique mais il n'y avait d'électricité nulle part. Il fit l'emplette d'une génératrice que la roue du moulin entraînait. C'était parfait puisque la force motrice ne coûtait que l'entretien du matériel. Évidemment, l'on se servait de lampes à filament charbon fonctionnant sur courant continu, cela était loin d'éclairer comme nos ampoules actuelles mais c'était un progrès et une sécurité. Nous étions les seuls à être éclairés ainsi ; ailleurs, la lampe à pétrole et la lampe Pigeon étaient les seules possibilités d'éclairage.

Mon père fit dans ces temps-là l'acquisition d'une motocyclette, un engin naturellement sans freins, sans boîte de vitesse et sans manette de gaz ; un coupe-circuit arrêta ou freina le moteur, l'allumage était au brûleur, une pointe qui rougissait sous l'action du courant électrique produit par une batterie d'accus qui, hélas, n'avait pas de génératrice pour se recharger. Le manque de courant se faisait sentir assez vite et c'était la panne ; heureusement qu'il y avait des pédales. La carriole était infiniment plus sûre. Mon père eut d'ailleurs quelques pépins avec cet engin. A Noyen, au carrefour de la Boule d'Or (il n'y avait pas de stop !), il est passé par-dessus les chevaux de la comtesse de Breuil. A Avoise, de nuit, sans éclairage naturellement, à la Basse d'Avière, il est passé par-dessus une vache.

L'école se continuait pour moi et ma sœur. Léa était une très brillante élève, moi j'étais simplement studieux.

1912. J'ai neuf ans, l'affaire de mes parents tournait à plein, mais les malheurs allaient survenir. A Noël 1912, mon père réunissait pour le réveillon ses représentants, et à la

maison, on sacrifiait les oies. C'était donc la veille de Noël, mon père, ma mère, représentants et ouvriers se réunissent au café pour l'apéritif ; c'est alors que mon père s'écroula, frappé d'une congestion cérébrale que rien ne laissait prévoir. Il resta plusieurs mois entre la vie et la mort ; il s'en réchappa, mais la santé ne revint qu'imparfaitement, le côté droit à moitié paralysé. Il vécut ainsi jusqu'à 65 ans.

Ne pouvant plus continuer à diriger son affaire, il fallut vendre en catastrophe. Dans les dix années précédentes, il avait tout juste remboursé les emprunts qu'il avait contractés pour s'installer et moderniser. En attendant de retrouver une situation, nous sommes allés habiter à Champ-Gaillard, toujours à Avoise, route de Parcé, et, dans mes promenades actuelles en vélo, je passe souvent, et non sans émotion, devant l'escalier qui mène à ce logis.

Les malheurs n'avaient pas fini d'éprouver mes parents et ma mère en particulier ; ma sœur de quatre ans plus âgée que moi est frappée d'une méningite et meurt (*le 9 mars 1913*) après neuf jours de souffrances terribles. Dans ces jours sombres j'habitais chez tante Berthe (la grand-mère de la marraine de Dédé). C'est elle qui m'a annoncé la mort de ma sœur.

Je suis allé me cacher derrière la maison pour pleurer. J'ai eu beaucoup de chagrin de sa disparition, elle avait 14 ans et moi 10 et jouait un peu à la maman avec moi, ma mère étant très occupée avec mon père malade.

Après ce coup du sort, mes parents désemparés (ils avaient presque traité l'achat du Bar Bleu au Mans) sont venus à Noyen, gérants des Établissements de Touraine (épicerie). Ma mère gagnait 90 F par mois (*un peu moins de 0,14 €!*) et nous étions quatre à vivre sur cette somme, ma grand-mère étant à la maison depuis la mort de mon grand-père. Malgré ce peu d'argent, je ne me souviens pas avoir

manqué du nécessaire, même pas du pâté d'un sou le samedi, seul jour où le boulanger faisait quelques pâtisseries. J'ai mangé beaucoup de ragoût de mou (*du poumon de veau*), que je trouvais excellent d'ailleurs. Mon père chassait un peu et perdreaux, lièvres et lapins nous réjouissaient beaucoup.

Un fait marquant ; j'avais 7 ans, j'étais à l'école quand l'instituteur nous fit sortir, un bourdonnement inconnu emplissait l'atmosphère et, tout à coup, un monoplane est apparu à nos yeux émerveillés. Bien sûr, nous avons eu le temps de l'admirer car ses 30 ou 40 CV le tractaient péniblement à 50 ou 60 km/h. Aucun avion, ni les Bréguet XIV, ni les Spad et autres Neuport de mon service militaire, ni la Caravelle qui, beaucoup plus tard, nous emmena aux Baléares, ne m'ont paru aussi merveilleux et je crois que de ce premier appareil volant m'est venu l'amour du ciel ; mais hélas, ceci est une autre histoire, nous le verrons plus loin.

Je lisais vers 1910-1911 un almanach Vermot où le nom des aviateurs de cette époque héroïque étaient cités avec leurs titres de gloire. Je n'avais à ce moment qu'un grand désir, je rêvais de marcher sur les traces de ces grands bonshommes mais si le rêve était là, la réalité fut tout autre.

La vie à Noyen s'écoule paisiblement puis, 1914, samedi 2 août, nous étions à l'école à répéter une saynète pour la distribution des prix, quand l'adjoint au maire est venu avertir notre instituteur que la guerre était déclarée.

Évidemment, il n'était plus question de fête et notre vie d'écolier a pris, du fait de cette catastrophe (que nous ne réalisions pas bien) une toute autre dimension quoique que cela ne me touchât pas personnellement, mon père étant réformé. La gare était le rendez-vous de tous les gamins du pays. Nous venions y voir passer les trains de soldats qui disparaissaient sous les lauriers, les fleurs, et les inscriptions : « en route pour Berlin », « train de plaisir pour Berlin »,

etc... Hélas, pour la majeure partie de ces soldats, le voyage n'alla pas si loin.

Notre instituteur, monsieur Mersanne, nous commentait assez sobrement les faits saillants de cette guerre ; il était très intelligent et à nos yeux, il détenait le savoir. J'ai dit plus haut qu'il était intelligent et je cite un fait qui le prouve. Il n'y avait dans nos campagnes à ce moment là que deux partis politiques, les Républicains et les Chouans. Lui était républicain et, à quelqu'un qui lui reprochait de recevoir le baron d'Aubigny, alors maire de Noyen, il avait répondu ceci : « on n'a pas tous les jours l'occasion de parler à des gens intelligents ».

Rien de bien saillant comme souvenir si ce n'est que les trains de plaisir s'étaient transformés en trains de blessés, et la liste des morts s'allongeait, ce n'était plus le bel enthousiasme du début. Un train de « Turcas » blessés s'était arrêté à Noyen faire de l'eau, ce qui se produisait tous les 30 kilomètres pour les machines ordinaires. Tous les gamins étaient sur le quai et je remarquais un drôle de collier autour du cou de l'un d'eux. Lui demandant ce que c'était, il me répondit que c'était les oreilles des ennemis qu'il avait tués !

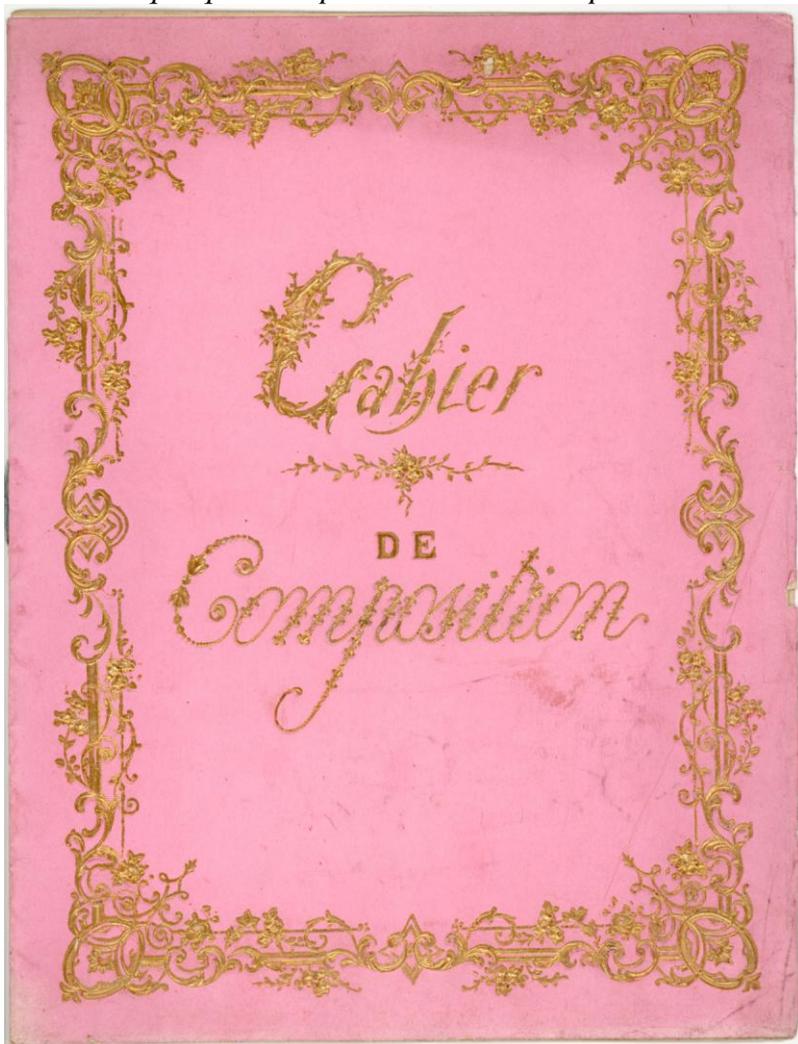
Effrayés à juste titre de l'avance des Allemands sur Paris, mon oncle et tante Conilleau envoyaient Marius et Pierre chez nous pendant que Robert et Raoul allaient chez d'autres parents à Avoise. Pierre fut mobilisé en 1917 et ne devait plus revenir, tué en 1918. La guerre avait perdu de son intérêt pour les enfants, du fait de sa longueur, sauf pour ceux qui perdaient les leurs.

En 1915, je passe sans histoire le certificat, puis je reste encore deux ans à l'école, notre instituteur dévoué faisant un cours spécial pour trois élèves. A ce moment-là, il avait insisté auprès de mes parents pour me faire entrer à l'école préparatoire des Arts et Métiers à Angers. Mes parents ne se décidaient pas car la vie était dure pour eux, et

puis, je l'avoue humblement, je ne voulais plus aller à l'école. Tous les copains de mon âge travaillaient et je me sentais un peu en état d'infériorité vis-à-vis d'eux (aujourd'hui, ça serait peut-être le contraire).

La suite ne fut pas longue à venir. Mon père me conduisit chez un de ses anciens collègues à Chantenay, et je ne fus pas long à comprendre que le travail d'alors n'était pas une plaisanterie.

Quelques documents ont traversé le temps. En voici quelques-uns pour terminer ce chapitre.



*Un cahier de composition ayant appartenu à Léontine, la maman de Daniel.
Malheureusement, pas d'indication de date ou de lieu.*

Orthographe

Décrite

99
99
99

Les petits oiseaux.

Il y a des petits oiseaux qui détruisent les oiseaux et qui ne se font pas faute de ce passe-temps; ils s'imaginent, sans doute, que les oiseaux ne servent à rien, peut-être même qu'ils ont été créés et mis au monde tout exprès pour amuser les petits enfants et être leur souffre-douleur. C'est une erreur. Les oiseaux sont respectables, parce qu'ils nous sont utiles et parce qu'ils nous sont agréables. Oh! je sais bien qu'il y a des exceptions. Il y en a de bons et de mauvais. C'est un peu comme chez les hommes: tous ne sont pas parfaits, nous le savons bien. Mais chez les oiseaux, chez les petits au moins, les bons sont en majorité. Ils égayent nos jardins et nos



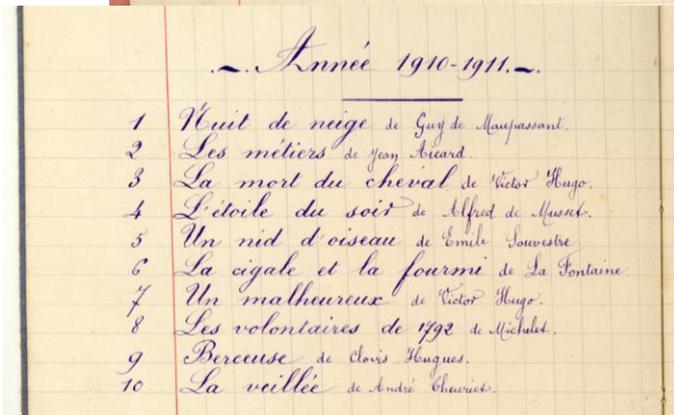
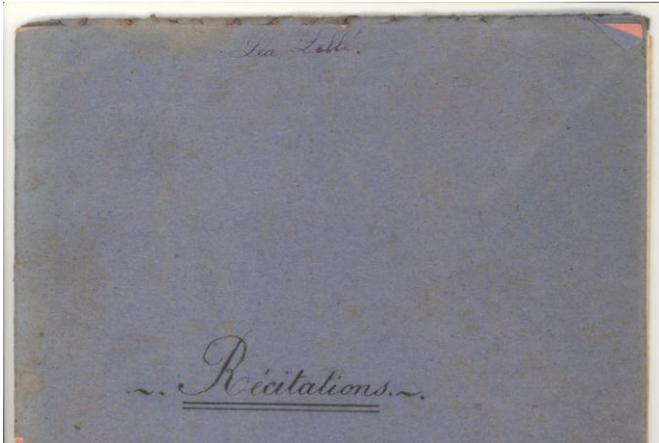
Moineau



Colibri

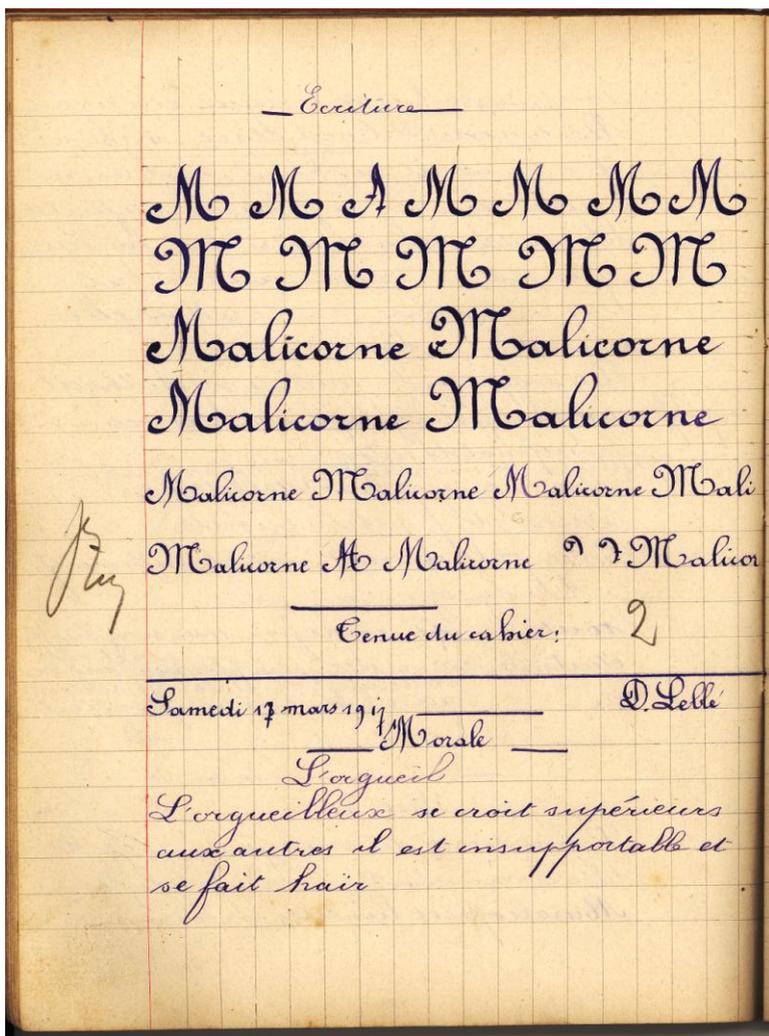
Léouline Moreau

La première page du cahier



La couverture et les deux premières pages du cahier de récitation de Léa Leblé, en 1910-1911

Quelques pages extraites du cahier d'écolier de Daniel
utilisé en mars et avril 1917



Le Bailleur Le Bailleur

Le Bailleur Le Bailleur Le Bailleur

Le Bailleur Le Bailleur Le Bailleur

Entre du papier: 2

Samedi 31 mars 1917 D. Leblé

Morale

Respect de la vie d'autrui.

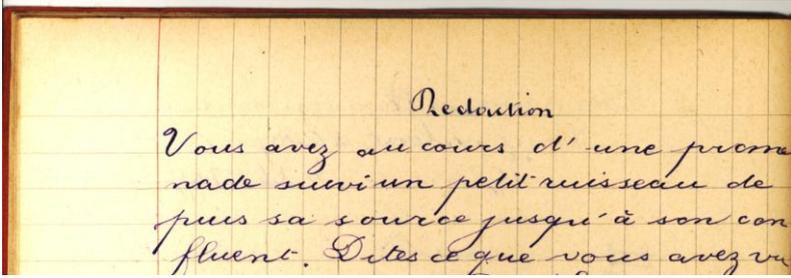
La vie des autres est ce qu'il y a de plus précieuse

Le criminel est rongé par le remords

Calcul

Une personne qui veut faire exécuter un travail s'adresse à 3 entrepreneurs. Les ouvriers du n^o 1 feront le travail en 10 j. Ceux du n^o 2 en 12 jours et ceux du n^o 3 en 15 j.

On prend $\frac{1}{3}$ des ouvriers du n^o 1, $\frac{1}{3}$ du n^o 2 et $\frac{1}{3}$ du n^o 3. Au bout de combien de jours le travail sera-t-il achevé et qu'enverra-t-il à chaque entrepreneur si le travail est payé 7200



Transcription du texte écrit par Daniel

Par une belle après-midi du mois de juin 1916, je partais me promener. Je flânais dans la campagne, sans but. J'entrais dans un petit bois situé à mi-flanc d'un coteau. Tout à coup, mon attention fut attirée par un murmure confus qui semblait sortir de sous la bruyère. Je m'approchais. Un peu plus loin, un mince filet d'eau coulait et sautait de pierre en pierre. Il cherchait à se frayer un passage à travers la bruyère. Après mille détours et mille chutes, il sortit du bois et entra dans les champs où il serpenta entre les herbes. D'autres filets plus minces viennent s'unir à lui et grossir le volume de ses eaux. Maintenant, c'est un ruisseau. Au fond de ses eaux claires et limpides scintillent des cailloux polis. Peu à peu, le lit se creuse. Les peupliers et les saules rabougris croissent sur ses rives. Des fleurs multicolores en étoilent les bords. Quelques petits poissons frétilent et s'ébattent. Un barrage est établi pour arrêter ses eaux. Des lavandières dont la langue fait autant de bruit que leur battoir lavent leur linge dans un lavoir rustique. De gentils petits moulins construits avec deux planchettes placées en croix tournent et font l'admiration des bambins qui les regardent. Un simple pont formé d'une planche permet de traverser le ruisseau. Dans les saules et les peupliers, des oiseaux aux brillants plumages font entendre leur gai ramage. Les libellules aux ailes légères font mille tours sur ses rives. Enfin, me voici arrivé au confluent ; il se faisait tard, il fallait songer à rentrer.

En marchant, je me disais : « C'est ce petit ruisseau et des milliers d'autres comme lui qui formeront la mer immense qui portera les grands paquebots et cachera les sous-marins à la vue de l'ennemi. »

Quelques photos



Léa et Daniel, probablement en 1907



*Daniel, déguisé en page, lors d'une fête de l'école,
peut-être en 1913*



*Le commerce acheté par Joseph et Léontine en 1913.
La photo a probablement été prise dans les années 30.*

Vins fins
Liqueurs
Épicerie

ETABLISSEMENTS de TOURAINE

Mercerie
Bonnetterie
Chaussures

L'apprentissage

Le « Père Touchet » avait une cinquantaine d'années à l'époque. Il dirigeait l'atelier composé de : un ouvrier forgeron, 50 ans, deux ouvriers de 17 ans et quatre apprentis de 13 à 15 ans. Il nous menait la vie dure mais je crois maintenant que cela était nécessaire. Lever à 5 heures le matin, 5h30, la forge allumée, travail jusqu'à 7h, soupe à l'oignon, sardines salées, café. 7h30, reprise du travail jusqu'à midi. Reprise à 1h jusqu'à 7h le soir, et quand le travail pressait l'été, deux heures de travail après la soupe du soir.

C'était dur pour des jeunes. J'ai frappé « à devant » pendant les trois premières semaines de mon apprentissage, un morceau de fer chauffait pendant qu'on tapait sur l'autre. Quand la cadence devenait mauvaise (c'est lourd un gros marteau), le forgeron nous jetait son marteau dans les jambes. Après la soupe du soir, nous tenions réunion dans le fournil du boulanger qui existe encore en face chez Rochard. Ce commerçant n'existait pas à ce moment ; sur l'emplacement de son magasin se trouvait un bâtiment abritant un moteur à gaz pauvre entraînant une dynamo qui donnait le courant électrique à Chantenay. C'était le travail des apprentis de mettre chaque soir d'hiver le moteur en route avant la tombée de la nuit. Ce n'était pas simple. Il fallait commencer par décroasser le gazogène, le charger de charbon maigre, l'allumer pour obtenir le gaz, et quand celui-ci nous semblait normal, c'est à dire quand il s'enflammait à la sortie d'une tuyère, tirer sur la courroie et ceci souvent longtemps, jusqu'à ce que le moteur démarre.

Je disais plus haut que nous nous assemblions dans le fournil du boulanger ; une petite explication pour dire que c'était la guerre, il ne restait, à Chantenay comme ailleurs, que les tout jeunes et les tout vieux. C'était un pays d'artisans et nous étions une dizaine à nous réunir dans ce fournil. Le mitron faisait son levain pendant que nous discussions des blagues à faire dans le pays : chats attachés aux sonnettes, pots de fleurs échangés entre les vieilles du pays, en campagne brabantés montés dans les pommiers, et autres blagues qui nous semblaient très spirituelles. C'était très amusant (pour nous) le lendemain matin de voir toutes les vieilles du pays courir après leurs pots de chrysanthèmes. Tout cela était bien drôle, mais ça n'empêchait pas le « père Touchet » de nous sortir du lit à coups de pieds dans le derrière.

Plus tard, j'ai pensé que notre patron ne nous punissait pas en agissant ainsi car ses coups de pied n'étaient pas très appuyés. Je crois plutôt qu'il était content de nous voir agir comme il l'avait fait trente ans plus tôt mais que, naturellement, il ne voulait et ne pouvait pas nous le faire voir.

Ces blagues nous conduisaient, quand elles étaient trop grosses, devant le garde-champêtre ; le tarif était cent sous pour le bureau de bienfaisance, ce qui indemnisait un peu les pauvres vieux dont nous bousculions les pots de fleurs. Mais ceci ne nous empêchait pas de recommencer et Beynel, l'actuel maire de Noyen, se mettait souvent en évidence pour les trouvailles intéressantes.

Il n'y avait pas d'autos en stationnement à Chantenay, et pour cause, car si cela avait été, il n'est pas bien sûr que les propriétaires auraient retrouvé celles-ci à la même place (je suis même persuadé du contraire), ce qui tendrait à prouver que les jeunes de jadis n'étaient pas meilleurs que ceux

d'aujourd'hui. Mais dans le domaine automobile, les occasions manquaient évidemment.

Nous avons fabriqué un bateau avec de vieilles planches de récupération. Il n'était ni grand, ni stable, mais nous permettait de naviguer sur les Deux Fonds. Quand il y avait un navigateur dans ce bateau, le grand plaisir des cinq autres était de le bombarder à coups de cailloux jusqu'à provoquer le naufrage. Nos plaisirs étaient simples.

Nous avons aussi fait courir le chien du patron en lui badigeonnant le derrière avec de l'essence. C'était foudroyant comme effet, c'était bien drôle pour nous, sauf la suite.

Notre patron avait fort à faire avec tous ses loustics, mais c'était le vieil artisan, fier de son savoir-faire. Il est inutile de dire qu'il ne nous tolérait aucune faute professionnelle. J'ai limé des coussinets pendant trois mois ; je lui ai alors demandé quand j'aurai fini, il m'a répondu : quand tu sauras !

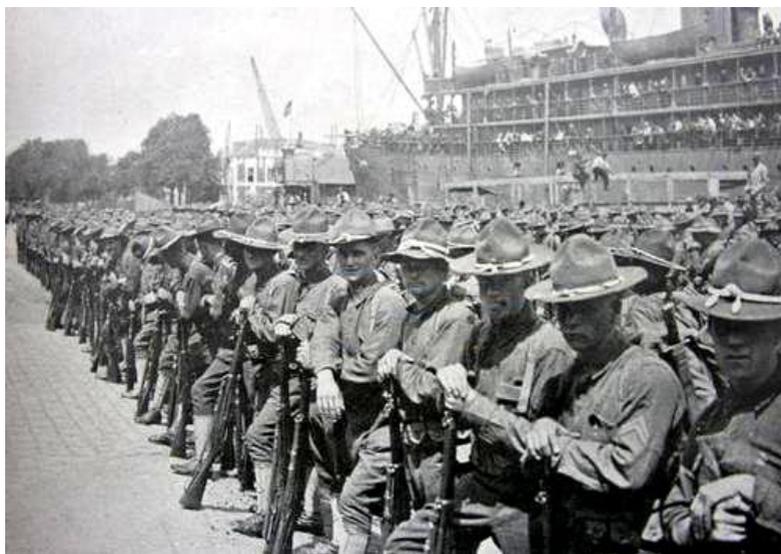
Si nous n'apprécions pas toujours sa façon d'enseigner, tous ceux que j'ai connus chez lui ont pu se présenter n'importe où. A la fin de l'apprentissage, on sortait « ouvrier ». Si au bout de quelques mois cela n'allait pas à son idée, il faisait venir le père de l'apprenti pour lui dire que son fils ferait mieux de faire autre chose.

Notre patron était anticlérical et nous le suivions. Un soir, nous étions assis sur le banc devant la porte de l'atelier, le curé vint à passer et tous les gamins dont j'étais se mirent à crier « croa, croa ». Le brave curé vint à nous et nous dit : « Apprenez messieurs que quand les corbeaux sont là, la charogne n'est pas loin ».

1917. Les Américains entrent en guerre. Beaucoup débarquent à Saint-Nazaire et, pour gagner la zone des combats, passent par nos routes. C'est là que, lors du passage des premiers convois, j'ai vu, à mon grand étonnement, des

centaines de camions « Nash Quad », quatre roues directrices et motrices, montés sur bandages pleins (il n'était pas question de pneus pour ces engins). De plus, ils étaient commandés par chaînes, faisaient un raffut du diable et un énorme nuage de poussière car, à ce moment, le goudron était inconnu à Noyen comme ailleurs. Puis des soldats américains cantonnèrent à Noyen, soit en réserve, soit pour parfaire leur instruction militaire. A ce moment, j'ai fumé ma première Camel, mâché mon premier chewing-gum et chiqué leur tabac destiné à cet effet. Il avait un bon goût de chocolat pour commencer, mais peu de temps après, mon estomac s'est vidé de son contenu. Ce fut, je crois, la seule expérience que je fis du tabac à chiquer.

Un peu de confusion dans la mémoire de Pépé. Les américains entrent en guerre le 6 avril 1917, alors qu'il était encore à l'école à Noyen. J'ai trouvé sur Internet une photo de l'événement.



C'est aussi à ce moment que je fis la découverte du cinéma. Charlie Chaplin montait au firmament des étoiles et les Américains avaient installé sur la place de la mairie un écran et un appareil de projection. Ces jours-là, tout Noyen était sur la place car personne n'avait vu pareille chose dans notre petit pays et nous étions en admiration devant ces personnages sautillants. Les Américains, chose impensable pour nous, vendaient facilement leurs couvertures et tout leur équipement militaire, même les motos deux cylindres Harley Davidson.

La guerre continuait ses ravages. Nous entendions parler fréquemment de la disparition de soldats que nous connaissions bien, certains n'étaient guère plus vieux que nous. Quoique non concernés directement, cela marquait nos âmes de gosses et je pense que cela a mûri notre génération.

Premiers emplois

1919. Mon apprentissage à Chantenay se termine et mon père me fait entrer chez Jalicout, à Noyen (vélo, armes, autos). C'est là que j'ai mis pour la première fois la main au tour et à l'auto. Des autos, il n'y en avait pas beaucoup, et je pense qu'à ce moment, elles se comptaient à Noyen sur les doigts d'une seule main. Mon patron possédait une De Dion Bouton 10 Ch, 2 cylindres (50 km à l'heure !).

Mon père a acheté une voiture assez âgée pour quelques centaines de francs. C'était une Renault à moteur De Dion Bouton, 8Ch, monocylindre. C'est là-dessus que je fis mes premières armes, et pas toujours avec le consentement de la famille !

C'est au volant de cette voiture que j'ai passé mon permis de conduire le 5 mai 1920. Ceci se passait au Mans, sous l'œil de l'Ingénieur des Mines du moment. Le trajet était celui-ci : départ aux Jacobins, rue du Cirque, rue des Gladiateurs, rue des Arènes et retour rue du Cirque, ce qui représentait 400 mètres de marche avant. On finissait par quelques mètres de marche arrière. Il n'était pas question de créneaux et autres fantaisies demandées aujourd'hui car il n'était pas sûr que, à cette époque et dans ces rues tranquilles, il y eut une voiture en stationnement. Ce n'était pas très sérieux, mais en rapport avec la circulation du moment. Le Code de la route n'existait pas, donc aucune question.



Le permis de conduire original a été pieusement conservé. Les inscriptions devenues illisibles ont été repassées au stylo bille. Après plusieurs contrôles de gendarmerie dans les années 60, Daniel fut contraint, à contrecœur, de faire refaire son permis.

Pendant que j'étais chez Jalicot, j'avais appris à conduire à une personne d'une cinquantaine d'années qui habitait la maison à Obrist actuellement. Ce monsieur avait fait l'acquisition d'une « Zèbre » et je n'ai jamais réussi à lui faire exécuter une marche arrière sans qu'il aille, soit dans un mur, soit dans un fossé. Ayant appris que l'Ingénieur des Mines venait faire passer le permis de conduire à Malicorne, il lui écrit pour lui demander de descendre à Noyen (par le train) et qu'il se ferait un plaisir de le conduire à Malicorne. Ce qui fut fait, et le permis de conduire lui fut délivré sans avoir eu besoin de faire de marche arrière.

Quant à moi, je dirais même, à ma confusion, que je n'ai pas attendu mon permis de conduire pour, le soir, avec des copains, pousser la voiture assez loin du garage, mettre

en route et aller faire un tour plein gaz (30 km à l'heure). Les copains se cotisaient pour payer un bidon de 5 litres d'essence.

Travaux Mécaniques
en tous Genres



INSTALLATIONS DE MOTEURS INDUSTRIELS
ET MOTEURS ÉLECTRIQUES

Travail Soigné et Garanti

PRIX MODÉRÉS

GARAGE avec FOSSE

Cycles & Automobiles

MACHINES A COUDRE & ARMES

E. JALICOUT

CONSTRUCTEUR-MÉCANICIEN

Noyen-sur-Sarthe (Sarthe)

Noyen, le 29 octobre 1920

*Je soussigné E. Jalicout reconnais
avoir employé Daniel Leblé chez
moi comme ajusteur et tourneur
du 1^{er} Novembre 1917 au 29 Octobre 1920
et qu'il me quitte ce jour libre de
tout engagements*

Noyen, le 29 octobre 1920

J. Jalicout

Une année à Noyen puis me voilà embauché chez Léon Bollée comme tourneur (*Léon Bollée était un des fils d'Amédée Bollée, un des pionniers de l'automobile en France*). J'ai eu comme copain d'atelier Roullier (Radadou) qui, par la suite, devint professeur de tour à l'école pratique que Geo a fréquentée et qu'il a bien connu. Grand changement, la loi des 8 heures est appliquée et cela faisait drôle de travailler si peu. Je gagnais $8h \times 1,5 = 12F$ par jour et je payais 8F50 de pension. Quand on vous parle aujourd'hui des années folles de 1920, c'était vrai comme

aujourd'hui et à toutes les époques pour les privilégiés de la fortune.

Trouvant gagner plus cher, je m'embauche chez Deschamps et Houibert, quai Amiral Lalande où je fus blessé au pouce. Pendant l'arrêt de travail qui suivit ce petit accident, revenu chez mes parents à Noyen, je fis la connaissance de Charles Blaquière dont les parents basques de Bagnères de Bigorre étaient horticulteurs au château de Saint-Jean-du-Bois. Ce garçon de 20 ans faisait 11s2 au 100 mètres, sautait 1m45 sans élan et 1m70 avec élan. Il boxait à ravir et n'avait pas son pareil balle au pied, quoique son dada était le rugby qu'il avait pratiqué à Bagnères et au Stadoceste tarbais. C'est lui qui m'a fait connaître le ballon et, après maintes palabres avec les copains décidés à se dépenser, nous sommes allés tous les deux louer un terrain à La Bonde (emplacement actuel d'une ancienne carrière) plein de genets. Mais voilà, il fallait trouver les 30 francs de location annuelle qu'on nous demandait. Armés de courage, nous avons fait le tour du bourg où tout le monde nous connaissait. L'on nous recevait bien, l'on nous payait même à boire plus que nous n'avions besoin, mais nous avons terminé notre tournée sans avoir le premier sou de nos trente francs. Finalement, une voisine, les parents de Blaquière, et les miens nous donnèrent chacun 10 francs et nous pûmes commencer à défricher le terrain.

Pour jouer au football, il n'était pas question d'acheter des chaussures, c'était un luxe que nous ne pouvions nous payer après l'achat du maillot, la culotte ayant été faite par ma grand-mère. Nos chaussures de sport étaient de vieux souliers de travail montants sur les semelles desquels Mimile Bertrand, cordonnier, et qui jouait avec nous, clouait des crampons qu'il fabriquait avec des déchets de cuir, son père n'aurait sûrement pas admis qu'il prenne du cuir neuf. Le

manque de rigidité des semelles faisait que les crampons nous rentraient bien un peu dans les pieds, mais cela n'avait pas d'importance, on jouait au foot (enfin, on tapait dans le ballon).

La contagion fait son effet et d'autres « clubs » se montent. Sans parler du championnat qui, dans ce temps là, n'existait pas pour les équipes de notre niveau, les matches se soldaient par beaucoup de bleus car notre ardeur remplaçait notre savoir. Nous faisons nos déplacements à vélo, souvent deux sur le même vélo, l'un pédalait à l'aller, l'autre au retour.

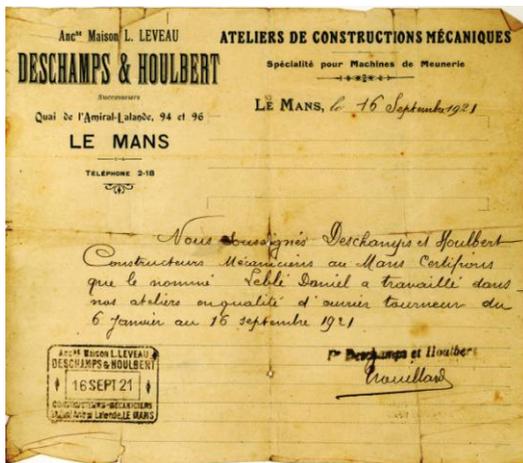
L'été venu, j'avais remplacé les gros pneus de mon vélo par des roues à boyaux et, en compagnie de Ro, ouvrier bourrelier, et de Renaudeau, maréchal, nous écumions les courses d'Assemblées de la région. Oh, rien de comparable avec Paris-Roubaix bien sûr, mais nous attaquions toujours ces courses avec un cœur gros comme ça.

Les prix, si je me souviens bien, étaient de 20F, 10F et 5F et nous partagions à trois car, si je ne valais rien au sprint, je tenais un train très dur pour fatiguer les concurrents.

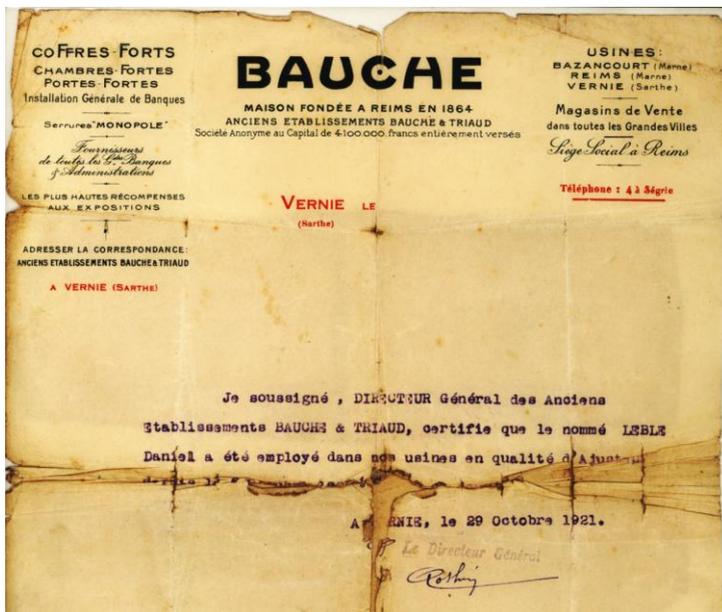


Je les gênais le plus possible à l'arrivée pour permettre à un de mes compères de gagner, ce qui ne se terminait pas toujours sans explications orageuses avec les suivants.

En septembre 1921, Daniel quitte l'entreprise Deschamps et Houibert.



Un petit oubli dans les mémoires de Daniel, un mois de travail dans les coffres forts, comme en témoigne le document ci-dessous.



1921. En lisant le journal, je vois une petite annonce : SNM Mondeville demande tourneur 1^{ère} catégorie, 21F par jour. Je prends mon compte aussitôt, je débarque à Mondeville, fait un essai de 1^{ère} catégorie, me réservant de faire celui de deuxième en cas d'échec et me voilà, gagnant 21F par jour. Je fis venir un bon copain de Noyen, Robert Callu, qui travaillait comme ajusteur et qui fut mis au courant du fraisage. On ne peut pas comparer le travail de ce temps-là avec celui d'aujourd'hui. Le minutage n'existait pas dans les ateliers d'entretien, les chefs étaient près de nous car ils sortaient du rang. C'était d'anciens ouvriers qui, par leur habileté et leur ancienneté, montaient en grade.

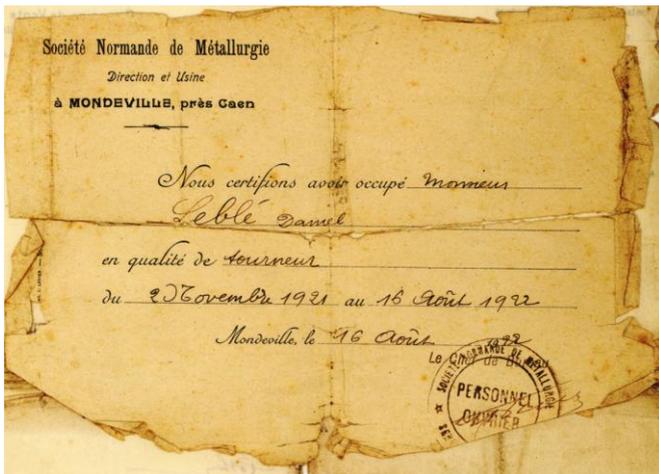
Nous voilà donc deux bons copains lâchés dans une ville inconnue. Nous avons une chambre pour nous deux, ce qui réduisait les frais. Nous prenions pension place Saint Pierre et nous payions notre hôtelier à la fin de la quinzaine. Mais hélas, avant la fin de celle-ci, (nous avions abusé des sorties) nous n'avions plus un sou, si bien qu'à la quinzaine suivante, notre hôtelier nous fit payer d'avance.

C'est cette année-là que je passais les épreuves qui permettaient d'obtenir les Bourses de pilotage. En cas de réussite, nous pouvions rentrer à l'école civile d'Avrillé, à côté d'Angers, et après l'obtention du brevet de pilote, contracter un engagement par devancement d'appel. Grosse déception, après une visite médicale très serrée, je suis recalé à l'examen d'instruction. J'ai eu beaucoup de chagrin d'avoir loupé le coche car cela ne se passait qu'une seule fois, et mon grand désir était de voler.

C'est à Caen que j'ai pris contact avec le rugby, au CNT où je fus entraîné par un camarade de travail et où, en compagnie de mon ami Robert Callu, j'ai passé d'agréables dimanches dans un sport où je jetais tout mon enthousiasme et toutes mes jeunes forces. Robert, trois quart aile, avait une

vitesse de démarrage prodigieuse mais il était de complexion fragile. Jouant plus tard avec moi à l'AST de Paris, il eut dans un placage sévère une jambe très abîmée qui le mit définitivement sur la touche.

A Caen, je faisais donc du rugby l'hiver, et avec les coureurs du Vélo Club caennais, du vélo l'été. La graisse n'avait pas le temps de m'envahir, mais j'ai quelquefois eu des lundis douloureux pour aller au travail.



Certificat de travail de la SNM

1922. Je quitte Caen et prends le train pour Mantes la Jolie ; insouciance de la jeunesse, ma valise et cent francs en poche, sans savoir si je trouverai du travail dans cette région. Par bonheur, je trouvais un emploi à Limay (*certificat de travail en fin de chapitre*), à quelques kilomètres de Mantes où je suis resté quelques mois, seul pensionnaire d'un café, place Saint Maclou. Le patron, violoniste, m'a fait à ce moment rentrer à la chorale à Mantes.

Je continue à jouer au rugby. A cette époque, il n'y avait pas de rugby dans ce pays et j'allais jouer à Paris ou, pour être plus précis, aux « Sports Athlétiques de Colombes », frais de déplacement non payés naturellement.



Je m'en fus rendre visite à mes oncle, tante et cousins Conilleau. Raoul, trois ou quatre ans plus âgé que moi, Robert, du même âge que moi (né le 10 mai), et Marius, de deux ans plus jeune. Mon oncle était transporteur. Son entreprise commencée après la guerre avec un mulet et sa voiture comprenait en 1922 vingt deux camions Ariès à chaînes. Raoul s'occupait des réparations, Robert et Marius travaillaient comme tourneurs à la SOMUA et m'y firent

rentrer. Mais au bout de peu de temps, Raoul me demanda de l'aider à la réparation et j'y restais jusqu'à mon départ au service militaire. Ma tante Marie me faisait payer un prix de pension modeste et prélevait quelques francs toutes les quinzaines afin de me constituer quelques économies avant de partir soldat.

Robert passait le Conseil de Révision huit jours après moi, si bien que la fête dura quinze jours (c'était l'usage dans ce temps-là).



Ecrit derrière la photo :

*conseil de révision
de Daniel Leblé à cloyer sur l'entête
Robert y est présent*

SOCIÉTÉ D'OUTILLAGE MÉCANIQUE
ET D'USINAGE D'ARTILLERIE



USINES BOUHEY, FARCOT & CHAMPIGNEUL
SOCIÉTÉ ANONYME. CAPITAL : 44.000.000 DE FR.S.

ADRESSE POSTALE :
M. le Directeur de SOMUA, 19, Av. de la Gare, S'OUEN-SEINE

Télégrammes : SOMUA S'OUEN Seine
TÉLÉPH. MARCAGET 20 00 4 20 08

MAGASIN DE VENTE & EXPOSITION
16, Boule. Voltaire, PARIS

19 AVENUE DE LA GARE

S'OUEN SEINE, le 25 avril 1928

Nous soussignés, certifions que,

M. *André Leblé Daniel*
entré dans nos ateliers le *8 Février 1928*
en est sorti le *14 avril 1928*

Il a été occupé pendant ce temps en qualité de *Spécialiste*

et nous quitte libre de tout engagement.

Le Chef du Personnel

Genet

LA SOCIÉTÉ D'OUTILLAGE MÉCANIQUE ET D'USINAGE D'ARTILLERIE
S. O. M. U. A.
USINES BOUHEY, FARCOT & CHAMPIGNEUL
19, Avenue de la Gare, S'OUEN (Seine)

SOMUA 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 920, 921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932, 933, 934, 935, 936, 937, 938, 939, 940, 941, 942, 943, 944, 945, 946, 947, 948, 949, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 956, 957, 958, 959, 960, 961, 962, 963, 964, 965, 966, 967, 968, 969, 970, 971, 972, 973, 974, 975, 976, 977, 978, 979, 980, 981, 982, 983, 984, 985, 986, 987, 988, 989, 990, 991, 992, 993, 994, 995, 996, 997, 998, 999, 1000

Certificat de travail à la SOMUA



Rugby à Colombes

Le service militaire

Je me trouvais donc, au mois de mai 1923, au 34^{ème} régiment d'aviation, élève de l'École Technique de l'Armée de l'Air d'où je sortais 4 mois après 1^{er} mécanicien affecté à l'État Major ; il était d'usage que les cinq premiers y rentraient. Je n'ai pas eu le loisir d'occuper ce poste car, n'étant pas soutien de famille, je fus désigné pour partir en Syrie, et Robert Conilleau s'en fut au Maroc. Notre détachement a rejoint Arles où était formé le 39^{ème} d'aviation. Nous y avons passé quelques jours pour y toucher la tenue coloniale. Il y avait beaucoup de choses intéressantes à voir dans ce pays. La caserne ne nous a pas beaucoup vus, si bien que nous avons dû au hasard d'être habillés à temps pour sauter dans le train. C'était une chance car plusieurs copains n'ont pu prendre le train, pas plus que le bateau d'ailleurs, et sont arrivés 15 jours après nous, ce qui ne leur a pas valu des compliments.

A Marseille, arrivés le soir, nous sommes dirigés sur le camp Sainte Marthe à pied (4 km de poussière). Le lendemain matin, nous embarquons sur le Britannia. Nous étions 1200 répartis sur 4 cales ; pas trop pressé, je me présente avec quelques copains dans les derniers, si bien que, les premiers étant descendus à la quatrième cale, les derniers se trouvaient embarqués dans la première, ce qui était plus agréable que le fond du bateau.

Sept jours de traversée directe, avec une tempête les deux derniers jours et, le deuxième jour à deux heures du matin, vision dantesque du Stromboli en éruption. Nous en passions à 2 km environ.

Une page du livret militaire

3

Décisions ou actes liant (1) *Telle Daniel*

au service militaire ou modifiant, suspendant ou supprimant l'obligation de servir.

Mentionner, dans l'ordre chronologique, les décisions des conseils de revision et des commissions de réforme (surais d'incorporation, exemption, ajournements, incorporation, réforme temporaire, réforme n° 1 ou n° 2, classement dans le service auxiliaire ou dans le service armé) ainsi que les actes (engagements, rengagements, commissions, etc.), liant l'homme au service ou les circonstances (déch. retraité, etc.), faisant cesser le service.

Chaque inscription doit être datée et porter la signature et le timbre de l'autorité qui l'a prescrite.

Les différentes périodes d'exercices seront également inscrites dans ce tableau.

14/10/23 Incorpore au 36^e Régiment d'Infanterie

Affecté par voie de changement de corps au 3^e Régiment d'Artillerie à destination de l'Armée du Levant

Exécution des prescriptions de la Décision Ministerielle 24 Mars 14^e et du 8 Juillet 1913, et de la Décision Régimentaire du 11 Mars 1913.

R. d. l. le 1^{er} 9-23 Embarqué à Marseille le 9-9-23. Arrivée au Levant le 9-23

à destination de Britannia affecté au 39^e R.A. par ordre de service 1^{er} 9-24 P. s. Passé en 3^e R.A. (Nouvelle formation) le 1-12-23

Affecté au 33^e Régiment d'Esc.

Renforce dans ses fonctions le 1^{er} Novembre en attendant son passage dans la disponibilité qui aura lieu le 10/11/24.

D'intérêt a reçu sa carte d'identité

Le Major

[Signature]

(1) Nom et prénoms.

Arrivée à Beyrouth où nous avons séjourné une journée. Nous avons été classés par détachement et, par des moyens différents, train à crémaillère et marche à pied, nous avons traversé les monts du Liban en haut desquels, au col d'In Sapha, l'on découvrait d'un côté Beyrouth et la mer et de l'autre la plaine de la Béka et les monts Anti Liban.

Nous voici arrivés à Rayack, centre d'aviation de l'armée du Levant (30 bédouins et 300 militaires). Nous avons couché sous la tente en attendant la construction de baraques Adrian. Je fus affecté à la 2^{ème} escadrille, section entraînement comme 1^{er} mécanicien. Il y avait par avion, un 1^{er} mécanicien, un 2^{ème} mécanicien et un « divers » pour le balayage du hangar.

L'on m'avait octroyé le taxi des « lâchés ». Une petite explication à ce sujet : tout pilote arrivant au régiment, débutant ou expérimenté, devait passer un stage en doubles commandes puis était lâché seul (plus ou moins capable). J'en ai changé des sandows de béquille et de train d'atterrissage ! C'était à ce moment la seule suspension de ces avions Bréguet 14A2, moteur 300CV Renault, 12 cylindres en V, pot d'échappement bien en ligne avec l'habitacle, non couvert, du pilote et mécanicien. Les moteurs usagés crachaient l'huile et les passagers n'étaient pas toujours bien propres.

Amoureux de la nature, je me suis beaucoup promené en montagne et j'y ai, avec la luminosité, découvert des horizons magnifiques. Je suis allé, comme beaucoup, visiter Balbek et ses ruines gréco-romaines.

Juin 1924 : guerre de Syrie. Si nous avons quelque peu manqué d'eau, nous n'avons pas trop été inquiétés. Grâce à la présence de nos avions et quelques mitraillages de haut et de loin, nous n'avons pas été attaqués, ce qui n'était pas le cas pour ceux qui se trouvaient à quelque cinquante kilomètres au sud. Nous avions, en plus des deux

mitrailleuses commandées par l'arbre à cames et tirant à travers l'hélice, deux bombes de 50 kg.

Enfin, tout s'est bien passé pour nous. Ce qui nous inquiétait le plus, c'était le retour à Beyrouth afin d'embarquer pour la France. J'ai eu, comme tout le monde, un peu de paludisme, mais comme j'étais sage au point de vue boisson, tout s'est bien passé et n'a pas laissé de trace.

Au mois de septembre, si mes souvenirs sont exacts, nous avons séjourné quinze jours avant d'embarquer. Nous avons été plus souvent dans l'eau que sur terre et cela semblait bon, ainsi que de se retrouver en pays habité par autre chose que les militaires. J'ai omis plus haut de dire que dans mes randonnées en montagne, j'étais accompagné de mon fusil, une arme que j'avais fabriquée entièrement du canon à la crosse. Je n'ai pas pu le ramener comme souvenir car il me fut fauché la veille de mon départ de Rayack, par l'adjudant de discipline, ai-je appris par la suite.

Nous embarquons sur le Roma, 1200 hommes comme à l'aller. Après un voyage de 7 jours direct, nous débarquons à Marseille où l'on nous fit coucher au camp Delorme, dans des anciennes bergeries dont le fumier n'avait pas été enlevé ! Au bout de deux jours, l'on nous a donné une permission de quinze jours, départ Marseille et billet ¼ de place à payer. J'étais bien gêné, n'ayant plus un sou, le séjour à Beyrouth avait épuisé les réserves. J'ai fait alors comme beaucoup de mes camarades ; j'ai vendu la plus grande partie de mes cigarettes du Levant pour pouvoir accéder à la gare et prendre un billet pour Paris.

Là, je retrouvais mes oncle et tante et cousins. Mon oncle, se rendant compte de l'état de mes finances me donna de quoi prendre le train pour Noyen où mes parents étaient heureux de me revoir car ils avaient suivi les événements de

Syrie sur leur journal (comme nous avons suivi ceux d'Algérie au moment où Geo s'y trouvait).

Quinze jours de permission sont vite passés et six semaines de service militaire restent à faire.

L'on nous avait bien promis au départ des congés libérables en rentrant mais les promesses ne furent pas tenues et je rejoignis le 22^{ème} d'aviation de Chartres où la vie en caserne avec de grands murs ne me plaisait pas beaucoup. Un lieutenant s'en aperçut et, pour une peccadille, il me mit quinze jours de salle de police qui se transformèrent le lendemain en quinze jours d'infirmerie car j'avais retrouvé au 22^{ème} un major que j'avais connu à Rayack. Ensuite, il me mit exempt de travaux pénibles si bien que tout se passa bien jusqu'à la libération qui, avec le caractère militariste que vous me connaissez, fut la bienvenue.



° CORPS D'ARMÉE

° DIVISION
° BRIGADE

Modèle n° 11.

Art. 819 (Infanterie), 808
(Cavalerie), 810 (Artillerie
et Train) du Règlement du
10 août 1913.

Nota. — Cette pièce, en
cas de perte, ne peut être
remplacée par duplicata.

Désignation
du
Corps

39^{ème} Régiment d'Aviation

CERTIFICAT DE BONNE CONDUITE

Le ⁽¹⁾ Colonel Gérard

Commandant le 39^{ème} Régiment d'Aviation

Certifie que le ⁽²⁾ Soldat de 1^{ère} Classe

Leblé Paul

né le 6 Mai 1903, à Hoir canton
de Sallé, département de la Sarthe.

A tenu une bonne conduite pendant tout le temps qu'il est resté
sous les drapeaux, et qu'il a constamment servi avec honneur et fidélité.

A Sœur GM, le 12 août 1924.

Le Commandant Colonel Gérard
39^{ème} Régiment d'Aviation

APPROUVÉ :

Le Général de brigade,



(1) Nom et grade du chef de corps.
(2) Grade, nom et prénom sur lignes grises et numéro matricule du militaire.

Le mariage

Je rentre donc à Noyen. L'instituteur avait rassemblé les jeunes gens et jeunes filles pour apprendre le quadrille des Lanciers en vue du bal de la Sainte Cécile. J'y fis la connaissance d'une certaine Jeanne Hémerly que je ne connaissais pas. Nous allons au bal de la Sainte Cécile ensemble et nous continuons de nous revoir.

Je trouve du travail au Mans, au garage Peugeot (*en fait, l'agence Renault d'après le certificat de travail de la page suivante*), actuellement gare des cars (*située en haut de l'avenue du général Leclerc – anciennement avenue Thiers – mais démolie depuis l'écriture de ces lignes*). Puis un copain de régiment qui travaillait chez Salmson m'écrit que je peux aller à Paris. On demande des metteurs au point sur Salmson qZM, moteur d'avion que je connaissais bien car les cours de contremaître mécanicien d'aviation que je suivais à ce moment traitaient de ce moteur.

Je boucle ma valise et j'arrive à l'usine pour m'entendre dire que, la commande de l'état n'étant pas passée, l'atelier fermait pour un temps indéterminé. Je cherche du travail dans les garages, mais trop tard, tous les mécanos de chez Salmson avaient pris les bonnes places.

En passant à pied dans un quartier inconnu, je me trouve devant les usines Voisin, aviateur reconverti à l'auto (*Pépé était très fier d'avoir travaillé chez ce pionnier de l'aviation. Malheureusement, je n'ai pas retrouvé le certificat de travail correspondant*). On y demandait un tourneur. Pressé par le peu d'épaisseur de mon portefeuille, je fais un essai tout de suite et commence le travail le

lendemain. Le soir, je trouve une chambre 22 rue Ernest Renan, au 4^{ème} étage sans ascenseur, mais à cet âge, cela n'avait pas d'importance.

GRAND GARAGE THIERS
— — —
GUILLOREAU FRÈRES
PROPRIÉTAIRES
20, AVENUE THIERS, 20
LE MANS
— — —
REGISTRE DU COMMERCE N° 253
TÉLÉPHONE 7-84

Le Mans, le 31 JANVIER 1925.

AGENCE RENAULT
et autres grandes marques

Nos soussignés "Guilloréau Frères" Méca-
niciens Garagistes "au Mans" 20 Avenue Thiers" certifions avoir
employé le nommé Leblé Daniel comme ouvrier mécanicien du 5
Janvier à ce jour.

Il nous quitte libre de tout engagement.

Au Mans, le 31 Janvier 1925.
Pour W. Guilloréau Frères
E. Guéroux

[Signature]

Tous les articles traités et malgré confirmation de marchés, ne nous engage que sur bonnes références
archandises sont livrables en gare départ, et voyagent toujours aux risques et périls des
nos ventes sont faites et paiement dans Le Mans. Cette clause étant attributive de juridiction
et de compétence. Le Tribunal de Commerce du Mans sera seul compétent, notamment toute
et en cas d'appel en garantie ou de pluralité de défendeurs, aussi bien pour les
achats que pour les ventes.

Certificat de travail au garage Renault

En 1925 et 1926, Daniel continue à pratiquer le rugby, comme en témoignent les cartes sportives ci-dessous.

” Sports Athlétiques de Colombes ”
SIÈGE SOCIAL : BRASSERIE DU CADRAN
N° 3 et 5, Rue St-Denis, COLOMBES Année 1925

CARTE DE MEMBRE ACTIF

Nom et Prénoms *Leblé Daniel*

Adresse *22 Rue Ernest Renan (104)*

SIGNATURE DU TITULAIRE. *Leblé* SIGNATURE DU PRÉSIDENT. *A. Guayon*

**A. S. T.** **1A9S2T6**
ASSOCIATION SPORTIVE DES TRANSPORTS
Autorisée par la Préfecture de Police en 1911 - N° 154.957
Agréée par le Ministre de la Guerre en 1920 - N° 7.829
Siège Social : 4, Rue des Grands-Augustins PARIS (6°)

Monsieur *Leblé Daniel*

Membre *actif*

Le Trésorier *F. Delainy* Le Président, *A. Guayon*

N° 334

Ayant continué mes relations épistolaires avec Jeanne Hémery, 1927 arrive et nous nous marions le 14 février de cette année.

MARIAGE

Du *quatorz février* mil neuf cent *vingt sept*

Entre : *Daniel Joseph Céleste Lellé*
Né le *6 mai 1893* à *Troutte*
Arrond^t *Le Fleche* départ^t *Sarthe*
Profession *mi-carnicien*
Domicilié à *Mayen*
Fils de *Joseph Henri Lellé*
Et de *Lucienne Joséphine Moreau*
Veuf ou divorcé *Célibataire*

Et : *Jeanne Célestine Hémery*
Née le *5 août 1894* à *Seuancé*
Arrond^t *Le Mans* départ^t *Mayenne*
Profession *Sans profession*
Domiciliée à *Mayen*
Fille de *Etienne Henry*
Et de *Jeanne de la Roche*
Veuve ou divorcée *Célibataire*

Contrat de mariage *Néant.*

Délivré le *14 février* 19*27*
L'Officier de l'Etat civil,
A. Dubois





Daniel et Jeanne



Au premier rang de gauche à droite, trois inconnus, Daniel et Jeanne, un inconnu, Renée et Yvette, les deux sœurs de Jeanne, et deux inconnus.

Au deuxième rang, une inconnue, les grands-parents Leblé, les grands-parents Hémery, la grand-mère Leblé avec sa coiffe sarthoise.

Au troisième rang, des inconnus

Je trouve 17 rue Camille Desmoulins, par l'intermédiaire d'un manœuvre de chez Voisin dont la femme était concierge, un logement au 2^{ème} étage, 2 pièces de 4m sur 4m, gaz, électricité, les waters et l'eau sur le palier. Ce n'était pas du luxe, pas plus que les meubles. Ma mère nous avait donné un lit et 4 chaises. Les autres meubles étaient faits de caisses à chocolat Menier recouvert de cretonne. Ce logement avait l'avantage d'être à moins de dix minutes à pied de mon travail.



Je me souviens que nous payions un loyer annuel de 1200F (*environ 2€ d'aujourd'hui, pour un an de loyer ! L'inflation est un phénomène exponentiel*) et il m'avait fallu donner 500F à la concierge pour obtenir ce deux pièces. Ce peu de confort ne nous empêchait pas d'être heureux.

Jeanne travaille comme modéliste en point de Bauvais, puis, cette profession déclinant, elle apprend la sténo dactylo.

Nous achetons une moto et nous nous lançons dans de grandes promenades (à 70 km/h).



Le grand-père Hémary est chef de gare à Magny en Vexin. Le pays était riche en lapins et lièvres et j'y chassais tous les dimanches ; nous y allions en moto (60 km).



Jeanne et sa sœur Renée sur la moto, près de la gare de Magny en Vexin (les balustrades « modèle SNCF » sont facilement reconnaissables).

C'est à cette époque que j'assistais sur le terrain de manœuvre d'Issy les Moulineaux (nous en habitons à 100 m), alors ouvert à tous vents, aux essais d'hélicoptère. Oh, ce n'était pas brillant. Cet engin montait à quelques mètres et redescendait quelquefois un peu vite. Cette bizarre machine était rudimentaire. Le manque de puissance du moteur, la voilure (rotor) inadaptée, faisaient que les tentatives n'étaient guère couronnées de succès. Si mes souvenirs sont exacts, il n'existait à ce moment là qu'un seul type d'hélicoptère qui fonctionnait à peu près, c'était le

Sikorski, fruit du travail d'un ingénieur russe passé en ce pays à la révolution de 1917. Ceux qui, en France, construisaient les quelques appareils d'essai étaient des passionnés de l'air mais, souvent, ayant des moyens financiers limités, il suffisait d'une manœuvre inconsidérée pour anéantir leurs espoirs mis dans le décollage vertical.

1928 ou 1929, je quitte Voisin pour rentrer dans une maison de mécanique générale, rue des Entrepreneurs, dont mon voisin de palier était chef d'atelier. Mon patron avait un atelier de chaudronnerie rue du Théâtre. Ayant du terrain, il y accole un atelier de mécanique où je travaillais. Je n'y avais pas de travail précis. Je faisais aussi bien l'approvisionnement que des travaux de tour, de fraisage ou d'ajustage. J'ai beaucoup œuvré dans le polissage des flasques en alu de roues de voitures (c'était la mode). A la chaudronnerie, l'on travaillait beaucoup à la main. Là, j'ai innové le découpage et l'emboutissage des métaux (il y avait une presse et personne ne s'en servait).

Dans ces années fastes, je me levais à 3h½ le matin et, avant ma journée à l'atelier, je donnais un coup de main au beau-frère du patron qui faisait le transport des Halles chez les détaillants. Je gagnais 20 francs tous les matins avant de commencer mon travail.



Daniel et Jeanne lors d'une sortie à moto jusqu'à Etretat



Daniel dans l'appartement d'Issy les Moulineaux. Il avait acheté, ou, plus probablement, bricolé une poste à galène pour écouter la radio

La grande crise

30 décembre 1931, Geo arrive au monde (je me souviens que l'accouchement coûtait 800 francs et que nous avons raclé les fonds de tiroir).





Geo à 9 mois ½

Puis ce fut la grande crise. Mon patron ferme. Je connaissais beaucoup de petites boîtes de mécanique dans Paris mais le chômage était partout. Je tente de m'associer avec un transporteur propriétaire d'un semi-remorque 15 tonnes. Ceci sans résultat ; après avoir réparé le moteur, je vois Michelin venir démonter les pneus qui n'étaient pas payés, pas plus d'ailleurs que je ne le fus de mon travail. Cela ne mettait pas de beurre dans les épinards.

Par relation, je rentre chez Lasailly et Bichebois : goudronnage des routes (sans rien y connaître). Quinze jours après le premier contact, je démarre à Chartres comme chef de chantier avec une équipe toute neuve qui n'était pas plus qualifiée que moi. Cela m'a posé bien des problèmes, surtout avec l'ingénieur TPE pour qui je travaillais (c'était le moment d'écouter beaucoup et de parler peu).

Quand nous sommes partis, Geo devait avoir dans les quatre mois. Il a couché à Chartres dans une caisse à bananes posée sur deux chaises en guise de berceau et a été transporté dans une camionnette ouverte à tout vent.

Vers juillet, les travaux dans ce département sont terminés et je m'en vais avec personnel et matériel à Rouen pour exécuter le même travail que précédemment.

Je me souviens d'un certain meublé à Barentin où, la nuit, on sentait les punaises nous courir dessus (et il y en avait !).

Octobre arrive ; je rentre à l'usine et y organise un service de réparation. Nous avons une vingtaine de camionnettes, une trentaine de moteurs Bernard et autant de compresseurs à réviser.

Les beaux jours reviennent et nous repartons dans l'Oise à Méru, ensuite dans la Seine et Oise et ensuite dans la Nièvre. Nous habitons soit à l'hôtel, soit en meublé suivant le temps de travail dans la région.



Gare de la Boissière, Oise, 1933



Été 1933

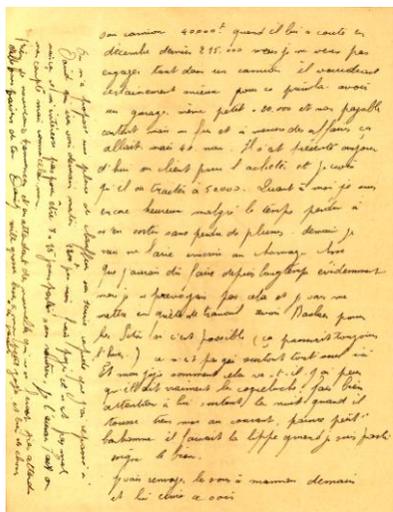
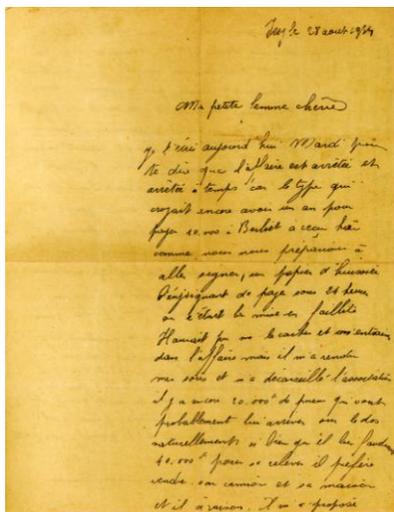
Nous avions cette année-là une moto 2 cylindres, 500 cm³, à cardan avec un side-car, que nous avons changée l'année d'après pour une 4 CV Rosengart 3 vitesses, 40 en première, 60 en seconde, 80 en troisième, le vilebrequin cassant tous les 40000 kilomètres.

L'hiver arrive, je rentre à l'atelier et, le printemps revenant, nous venons goudronner en Sarthe et ensuite au sud de la Loire Atlantique. Contrairement aux autres départements où les chefs de chantier étaient autonomes, il y avait dans ce département une succursale de la maison avec un directeur. Je ne puis m'entendre avec celui-ci qui prétendait embaucher et débaucher mon personnel à sa guise.

J'arrête et rentre à Issy mais les possibilités de travail ne sont pas plus brillantes que trois ans avant.

Pendant ces temps difficiles, Jeanne s'est installée pour quelque temps chez ses parents avec Geo.

Ci-dessous, une lettre écrite par Daniel à Jeanne relatant une affaire qui a failli mal tourner. La transcription suit.



« Issy le 28 août 1934

Ma petite femme chérie

Je t'écris aujourd'hui mardi pour te dire que l'affaire est arrêtée et arrêtée à temps car le type qui croyait encore avoir un an pour payer 10.000 francs à Berliet a reçu hier, comme nous nous préparions à aller signer, un papier d'huissier l'enjoignant de payer sous 24 heures ou c'était la mise en faillite. Il aurait pu me le cacher et m'entraîner dans l'affaire mais il m'a rendu mes sous et m'a déconseillé l'association. Il y a encore 20.000 francs de pneus qui vont lui arriver sur le dos naturellement si bien qu'il lui faudrait 40.000 francs pour se relever. Il préfère vendre son camion et sa maison et il a raison. Il m'a proposé son camion 40.000 francs quand il lui a

coûté en décembre dernier 215.000 mais je ne veux pas engager tout dans un camion. Il vaudrait certainement mieux pour ce prix là avoir un garage. Même petit, 20.000 francs, et non payable content mais au fur et à mesure des affaires, ça allait, mais 40 non. Il s'est présenté aujourd'hui un client pour l'acheter et je crois qu'il va traiter à 50.000. Quant à moi je suis encore heureux, malgré le temps perdu, de m'en sortir sans perdre de plumes. Demain je vais me faire inscrire au chômage, chose que j'aurais dû faire depuis longtemps évidemment mais je ne prévoyais pas cela. Je vais me mettre en quête d'un travail, revoir Baulaer pour la Sita si c'est possible (ça passerait toujours l'hiver). Ce n'est pas gai surtout tout seul ici. Et mon Jojo comment cela va-t-il ? J'ai peur qu'il ait vraiment la coqueluche. Fais bien attention à lui surtout la nuit quand il tousse. Tiens-moi au courant, pauvre petit bonhomme, il faisait la lippe quand je suis parti. Soigne le bien.

Je vais renvoyer les sous à maman demain et lui écrire ce soir.

On m'a proposé une place de chauffeur sur service rapide que j'ai repassée à David qui ira voir demain matin ; 1200 francs par mois frais payés, ça n'est pas mal mais ça ne m'intéresse pas pour être 8 à 15 jours parti sans rentrer. Je l'aurais fait à mon compte mais comme cela, non.

Rien de nouveau à t'annoncer et en attendant des nouvelles qui ne se feront pas attendre, mille bons baisers de ton Daniel, mille grosses bises à mon petit Jojo et bien des choses à tes parents. »

A ce moment, la grand-mère Hémary nous fait part de la possibilité d'acheter un fond de commerce de café et charbon à Noyen. Nous avons 12000 francs d'économies. Nous n'avons pas beaucoup hésité et au 15 octobre, nous étions installés à Noyen.

*Voilà les courriers
attestant de la gestation de cet
achat.*

*Ci-contre, l'entête d'une
lettre écrite par monsieur Durfort
aux grands-parents Hémerly.*

*Ci-dessous, la
transcription de cette lettre.*



Noyen le 21 septembre 1934

Chers amis

D'après la conversation que nous avons eue hier avec Madame Hémerly je suis allé trouver Frétault ce tantôt il est vendeur et son affaire me paraît très intéressante si toutefois cela plaisait à Daniel et Jeanne, il vendra de toute confiance sur factures, chose qui ne peut être que très régulière tant pour le café et tant pour le charbon il fait actuellement 300 tonnes par an, son loyer 1.800 est largement couvert par la location de ces stalles d'écurie, son bénéfice qui doit être assez gros il ne le dévoilera qu'à l'acheteur quand il sera pour traiter ; il fait environ 20.000 francs au café ce n'est pas un café à tapage et comme il n'est pas homme de bistrot il ne tient pas à faire le racolage pour vendre à boire ; seule la fatigue le décide à vendre ; il a 60 ans et souffre dans les jambes qui sont très enflées et en mauvais état.

Il veut dernier prix 40.000 francs comptant sur ce tout le matériel pour l'exploitation de son commerce de charbon ce qui comprendra les hangars qu'il a fait construire et qui sont sa propriété tout le contenu des écuries il y en a deux les stalles tout est à lui, en plus y compris le matériel café.

J'aurais beaucoup à vous énumérer de vive voix mais il faut savoir si cela plaira à Jeanne et à Daniel avant de parler pourparlers il faut savoir si les intéressés seraient décidés à

faire ce commerce, la vente de confiance qu'il propose me paraît très intéressante et c'est dommage que Mardi dernier quand Daniel était à Noyen nous ayons pas eu idée de parler charbon enfin écrivez à vos enfants et si ce commerce leur plaisait vous pourriez venir vous-mêmes vous renseigner sur place j'en ai parlé à Madame Leblé elle craint que cela ne sourit pas à Jeanne question du café et chez Fretault il annonce que le café paye les frais du commerce.

Son auto est comprise dans le prix du fond il a fait refaire le moteur à neuf l'année dernière il a payé 1.500 francs elle n'est pas d'une grande valeur mais elle fait son service pour livrer le charbon.

Allons je vous quitte ce soir écrivez à vos enfants et vous nous direz leur réponse, ce que je vous recommande c'est de ne parler à personne de ces pourparlers avec Fretault je lui ai promis de garder le silence car il a acquéreur éventuel avec qui il ne veut pas traiter c'est un neveu à Durif qui vient à Noyen pour ramoner les cheminées. Donc promettez-moi de n'en parler à personne surtout la bavarde de M^{me} Hémary si elle rencontre des gens de Noyen. Peut-être irons-nous à Mamers voir mon oncle lundi si toutefois cela nous était possible on passerait par chez vous.

Je termine pour ce soir mon long journal.

Mes amitiés à tous.

G. Durfort.

Le lendemain, les grands-parents Hémery envoient la lettre ci-dessous à Daniel et Jeanne.

Samedi 24 Sept 34.

Chers enfants

Je vous communique la lettre que M^r Duxfort nous a envoyée ce matin à la suite d'une conversation que nous avons eue au dîner jeudi.

Le avis du père est favorable, il trouve qu'il y a dans le remplacement un grand champ d'action. Si vous jugez que ce n'est pas le coup, répondez-m'en de suite et on vous enverra un permis pour Noyen.

La question du café ne me paraît pas étonnante beaucoup, j'en suis sûr car c'est une vente très intéressante qui se fait le samedi ou on se fait un café qu'il faut 300 tonnes par an, papa dit que Daniel en a débrouillé un peu.

peut arriver à faire 300 tonnes par mois. il trouve que c'est une affaire très intéressante et que vous devez tout de suite profiter de l'occasion. M^r Duxfort doit passer chez nous lundi nous attendons donc réponse rapide de votre part.

Nous espérons que vous êtes rentrés dans de bonnes conditions. Ça va-t-il bien, la maison nous semble grande, j'aimerais elle être voir brève.

J'attends avec impatience de vos nouvelles.

Que revoir. Bons baisers à tous trois de tout le monde.

Votre toute dévouée
maman

Transcription

Samedi 22 septembre 1934

Chers enfants

Je vous communique la lettre que Mr Durfort nous a envoyée ce matin à la suite d'une conversation que nous avons eue au Mans jeudi.

L'avis du papa est favorable. Il trouve qu'il y a dans l'emplacement un grand champ d'action. Si vous jugez que ça vaut le coup répondez-nous de suite et on vous enverra un permis pour Noyen.

La question du café ne devra pas étonner beaucoup Jeanne puisque c'est une vente très calme à part le samedi où on se fait aider.

Quant au charbon Fretault dit qu'il fait 300 tonnes par an. Papa affirme que Daniel en se débrouillant peut arriver à faire 300 tonnes par mois. Il trouve que c'est une affaire très intéressante et que vous auriez tort de ne pas profiter de l'occasion.

Mr Durfort doit passer chez nous lundi nous attendons une réponse rapide de votre part.

Nous espérons que vous êtes rentrés dans de bonnes conditions. Geo va-t-il bien. La maison nous semble grande. Jane est-elle allée voir Renée.

J'attends avec impatience de vos nouvelles.

Au revoir. Bons baisers à tous trois de toute la maisonnée.

Votre toute dévouée

Maman

En octobre, l'affaire était faite, comme l'atteste la première page de la Déclaration aux fins d'immatriculation datée du 19 octobre 1934.

MINISTÈRE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE
REGISTRE DU COMMERCE — Loi du 18 Mars 1919

MODÈLE A
(Arrêté du 22 Mars 1929)

TRIBUNAL DE COMMERCE

**DÉCLARATION
AUX FINS D'IMMATRICULATION**

Deposée le 19 octobre 1934 à 9 h. m.
N° 342 du Registre chronologique
N° DU REGISTRE ANALYTIQUE 6368

COMMERÇANTS
(Art. 4, 5 et 8 de la loi)

Le soussigné (1) Leblé Daniel Joseph Jean demeurant à Rozen
101 rue du Rampart N° 2 agissant (2) directement
requiert son immatriculation dans le Registre du Commerce du Tribunal de
Commerce de La Fleche avec les mentions suivantes dont il offre l'exactitude :

1° Raison de commerce : Café - charbon
Nom sous lequel est exercé le commerce : Leblé Daniel
Enseigne de l'établissement commercial : Café de l'Ouest

2° Nom, prénoms (surnom et pseudonyme) : Leblé Daniel Joseph Jean

3° Date et lieu de naissance : 12 avenue sainte la Colombe 1903
Nationalité d'origine : Française
(1831 y a lieu)

4° Autre nationalité, mode et date d'acquisition : _____
Date d'autorisation de domicile en France (3) : _____

5° Autorisation de faire le commerce (pour un mineur ou une femme mariée) (4) : _____

6° Régime matrimonial : Communauté légale sans contrat

7° Objet du commerce : Café - Charbon

8° Adresse du principal établissement : Rozen rue du Rampart N° 2

9° Succursales ou agences : _____ en France (5) _____
à l'étranger (6) _____

Fondé de pouvoirs (nom, prénoms, domicile, état civil (6), nationalité (7)) : _____

Le camion Ford T s'avérant usé et trop petit, j'en remontais un autre avec 50 francs de ferrailles Ford (moteur, boîte, etc...). Quel travail, mais à cet âge, on ne s'arrête pas devant les difficultés. Comme tout paraît plus simple quand on est jeune ! Vers 1936, j'ajoute la vente de la bière au café charbon et l'on commence à bien travailler.



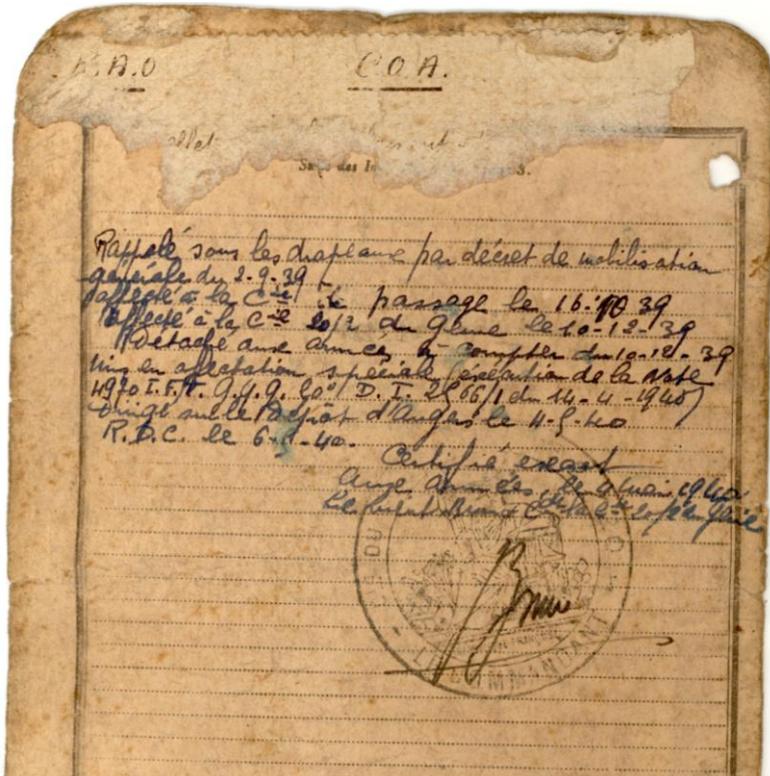
Geo et le Ford T dans le « chantier », dénomination de l'endroit où était stocké le charbon.



Geo (sur le vélo) et Jeanne devant le commerce.

La guerre

1939. Au moment où l'on commençait à tenir debout, la guerre survient. Mobilisé le deuxième jour, je laisse votre maman se débrouiller toute seule. Un collègue (un vrai) est venu se mettre à sa disposition pour livrer le charbon un jour par semaine ; puis elle prit Ravenel avec ses chevaux. Evidemment, il n'était pas question de sortir de Noyen.



La page du livret militaire relative à cette période.

Je ne m'étendrai guère sur cette sombre période où, en plus du danger, nous couchions dehors avec 20 à 25° en dessous de zéro. Si l'hiver a été dur, j'ai eu la chance, au moment crucial, d'être envoyé en instance d'affectation spéciale à mon dépôt d'Angers (nous étions à la frontière du Luxembourg, à Aumetz). Le 10 mai, mes camarades rentraient au Luxembourg avec des fusils Lebel et des vieilles mitrailleuses pour affronter les chars allemands. Le résultat fut celui dont vous avez entendu parler.

Je fus affecté spécial dans une petite usine d'aviation près de Chartres, à Illiers. Au bout de trois jours, je demandai une permission pour venir chercher mes effets civils. En me promenant, j'attrapais une entorse et, au bout de quelques jours, un voisin me conduisit à Illiers. Le pays avait été bombardé la veille. Le directeur de l'usine me dit : « Nous nous replions sur Vierzon où une usine est en construction, mais je vous donne un conseil : rentrez donc chez vous et attendez les événements ». En rentrant, je mis deux fûts de 200 litres d'essence et deux males de linge sur le Ford et nous attendîmes.

Pour se rendre compte de notre état d'esprit de ce moment-là, il faut avoir vécu l'exode. Des milliers et des milliers de gens, à pied, en voiture hippomobile et autres moyens. La grand-mère Hémary et Yvette étaient parties de Rambouillet (*le grand-père Hémary y était chef de gare à ce moment*) en vélo pour venir à Noyen, mais les encombrements des routes, les bombardements des convois auxquels les civils étaient mélangés ont fait qu'elles se sont retrouvées très loin de Noyen, dans l'Orléanais je crois. Les Allemands passés, elles sont retournées à Rambouillet où tout leur intérieur avait été pillé. Pendant ce temps, le grand-père Hémary avait l'ordre d'emmener les fonds de la gare à Alençon et ils devaient tous se rejoindre chez nous. Mais le

grand-père se retrouva seul. Au bout de quelques jours de recherche, il prit un train ou une machine qui remontait vers Paris et retrouva sa famille à Rambouillet.

Dans cette entrefaite, les Allemands étaient passés à Noyen et nous avons décidé de rester chez nous. Les Allemands avaient été précédés de peu par quelques chars français chargés de réduire ou freiner leur avance. C'est ainsi que le clocher de Saint Georges du Bois subit quelques dommages. Nous avons ce jour-là échappé à une bataille d'arrière-garde. Les chars français voulaient s'installer sur la côte de Voisine, route de Parcé, mais après discussion avec le maire et devant le peu de personnes qui avaient évacué, ils continuaient leur chemin. Les Allemands sont passés le soir et, grâce à la présence d'une réfugiée de Metz que nous logions et qui parlait Allemand, les contacts avec l'occupant ont été facilités.

Il a fallu alors s'accommoder de cette situation, de la disparition du charbon (de 1940 à 1948), et pratiquement sans bière. Il a fallu changer son fusil d'épaule. J'ai acheté des coupes de bois à Saint-Jean-du-Bois, j'ai embauché deux bûcherons, j'ai fabriqué une scieuse et une casseuse (je n'avais pas les moyens d'acheter). Je vendais le bois en sacs que nous livrions avec une voiture à bras. Ce n'était pas le Pérou mais cela a permis de vivre les quatre ans d'occupation, aidés par le café que j'alimentais (illégalement bien sûr) en vin d'Anjou que j'allais chercher à Nueil sur Layon, à l'aide d'un camion à Coudreuse que celui-ci me prêtait malgré les risques. Nous avons toujours eu la chance de passer à travers les contrôles (nous rentrions vers 2h du matin quand le couvre feu était à 10h).

Nous n'avons, dans cette période, pas trop souffert du ravitaillement. Le pain était noir, mais nous n'en avons pas manqué. Je détenais dans le fond de la brasserie (illégalement

bien sûr) une tonne de blé ou de farine appartenant à un boulanger. Nous allions la nuit emmener du blé au moulin de Denneré à Avoise et nous ramenions la farine.

La chasse au furet nous alimentait en lapins qui pullulaient (il n'y avait pas de myxomatose), la chasse étant interdite. Je suis allé plusieurs fois avec mon ami Bouvet, la nuit, muni d'un phare à acétylène et d'une bouteille de gaz dans le dos. Le premier était ainsi équipé et le second tenait debout une espèce de carrelet qui coiffait les perdreaux endormis. A Saint-Jean-du-Bois où j'avais des coupes de bois, deux sangliers furent pris au collet.

Le premier bombardement de Noyen, dans la première dizaine de juin 1944, nous a un peu surpris, mais nous avons pensé à une erreur puisque les voies de chemin de fer étaient coupées à Sablé et au Mans. La deuxième survint dix jours après. En 3 minutes, 580 bombes (plus celles tombées dans la rivière). Il s'est étendu du début du canal jusque de l'autre côté de Lainor, sur une largeur de 200 mètres. Pas une bombe ne toucha le pont, mais ce coup-là, nous avons eu un peu d'émotion dans la famille et c'est vraiment un miracle qu'il n'y eut que 4 tués à Noyen.

Nous sommes alors allés nous installer à la Baluère. Monsieur De la Taille avait mis à notre disposition deux pièces dans les dépendances. Nous y avons séjourné, votre mère, la grand-mère Blé, Geo et moi pendant deux mois. Nous avons assisté de là-bas au troisième bombardement de Noyen. Cela ne fait pas du tout le même effet que quand on est dessous.

La libération de Noyen s'est faite le 6 août 1944 sans casse. Les Allemands avaient miné la route de Malicorne et les quelques troupes qui s'y trouvaient s'étaient éclipsées. Les Américains attendus sur la route de Sablé sont arrivés par Hierray, Tassé et sont remontés par la route de Fercé. A

Hierray, quelques SS ont voulu barrer la route aux Américains mais ils ont été transformés en passoire en quelques secondes. La route de Hierray n'était pas goudronnée à ce moment là et, de la Baluère, nous voyions un énorme nuage de poussière. Les troupes ont passé Noyen sans encombre et ont trouvé à Vaulogers une unité de chars Allemands sans liaison avec les autres troupes ; surpris, ils ont été hachés à coups de canon. C'est le seul fait saillant de la libération.

N° de la fiche
(par trois exemplaires) 29

CENTRE DE DÉMOBILISATION

de la Brigade de Gendarmerie de Noyen

Arme Genie Grade 2^e classe
 Nom Selle Prénoms Daniel Léon Joseph
 Né le 6 Mai 1903 à Rivière Sautes
 Nationalité (1) : Français de naissance, ~~naturalisé, ou justifiant d'une nationalité~~. (Art. 3 de la loi du recrutement).

Situation de famille (1) : ~~célibataire~~, marié, veuf, ~~divorcé~~ - MM enfant.

Profession (exercée avant les hostilités) Charbon de charbon
 Adresse (avant les hostilités) Noyen 7^e Sautes à Sautes - 2 Rue du Reupart
 Adresse où se retire l'intéressé Noyen 7^e Sautes à Sautes - 2 Rue du Reupart
 Bureau de recrutement Le Mans N° M° de recrutement 8093
 ou à défaut localité dans laquelle a été passé le conseil de révision

Dernier corps d'affectation
 Centre de mobilisation ou localité où l'unité a été rejointe au moment du dernier appel sous les drapeaux (1) 8^e Régiment de Genie à Angers
 date 3 Septembre 1937
 Affecté spécial au titre de Volontaire Beligmeur à Mieux 4 Lois à Euse d'Lois
 à dater du 22 Mai 1940.

(1) Rayer les mentions inutiles.

Empreintes des deux pouces 	Signature de l'intéressé 
---	---

A Noyen
 le 27 Août 1940

Le Commandant de la Brigade de Gendarmerie.



Certificat de démobilisation

L'après-guerre

Si les Allemands sont partis, la vie ne s'organise que lentement car ceux-ci ne reculent que lentement et la poche de Falaise n'est pas fermée. Nous n'avons pas de transports possibles de denrées et il nous faut vivre pendant un certain temps sur nos propres ressources, ce qui était tout de même plus facile qu'en ville. Nous avons un mal de chien à faire poser quelques carreaux à Paul Chevallier (avec les bombardements, il n'en restait plus un) car le 9 octobre, Dédé faisait son entrée dans le monde.

Geo est un grand garçon sage. Il aime bien son « petit » frère et sa petite sœur arrivée deux ans plus tard. Je pense que cette affection entre mes enfants ne s'est jamais démentie. Je souhaite et je crois que cela continuera toujours.



André et Dany

1947. Je ferme l'écurie (nous logions des chevaux le samedi), cimente le sol, et installe tirage et pasteurisation de

la bière que je reçois en fûts ainsi que la fabrication des sodas Dédé et Dany (slogan publicitaire : « sodas Dédé, régal de l'été »). La vente marche bien et Geo a quelquefois passé la nuit du samedi au dimanche pour m'aider à fabriquer et stocker pour ce jour, ce qui sans doute ne l'arrangeait pas beaucoup, du moins il l'a toujours fait sans récriminations. Il a aussi quelquefois aidé son père à décharger des wagons de charbon. Dédé, lui, a déchargé des camions de casiers d'eau minérale et il a sûrement encore présentes à la mémoire les « poulettes » qu'il y gagnait.

J'avais, pendant l'occupation, récupéré une épave anglaise datant de la débâcle de 1940 : un moteur Moriss 6 cylindres que je refis entièrement. Après la libération, j'ai acheté aux Domaines un châssis de Studebacker. J'ai assemblé tout ça et le fit fonctionner au pétrole par un procédé « breveté » car l'essence était encore très rare et cela a duré longtemps. Deux ans après, j'ai acheté, également aux Domaines, un camion Austin pour 50000 francs sur lequel j'ai monté une benne (quel plaisir de vider les camions !). Puis, les marchandises revenues, nous travaillons très dur pour rattraper le temps perdu.



Le Studebaker dont il est question ci-dessus



*L'autre camion (peut-être l'Austin avec la benne).
Les personnages des deux photos me sont inconnus.*



André dans la Talbot, dans le « chantier »



André et Dany, toujours dans le « chantier », sur les épaules de personnes que je n'identifie pas.

Remarquer le camion avec le plan incliné qui permettait de vider sans fatigue le chargement de charbon. Remarquer également (sur la photo précédente) les rehausses qui permettaient de compenser en partie le volume perdu sous le plan incliné.

Les années fastes

Je prends un ouvrier, fais continuellement des transports avec l'Austin et une sauterelle (*une sorte de tapis roulant pour monter le charbon dans les camions*) que j'ai acquise en ce temps. Ensuite, j'achète un 7 tonnes Berliet d'occasion mais je suis refait par le vendeur. Je m'en débarrasse très vite et achète un 120CV Renault neuf. Les transports pour les Ponts et Chaussées commencent, si bien que j'achète un deuxième Renault et embauche un deuxième chauffeur.



Vue du commerce au début des années 50. Jeanne en tablier, et Geo qui tient Dédé sur la trottinette

1954. Le terrain où est construite notre maison (*la « maison neuve », pas le commerce*) est à vendre et nous l'achetons (200 francs le m²). Comme Leballeur, entrepreneur de maçonnerie, me doit pas mal d'argent qu'il ne peut me donner, je lui fais faire notre maison qui nous revient à l'époque 3 400 000 francs, chauffage compris. Comme cela paraît dérisoire à côté des prix actuels !

1958. Une grosse peine, la mort de ma mère à 84 ans. Elle s'en est allée comme elle le désirait, subitement, elle qui avait si peur de faire de « l'embarras ». J'ai été beaucoup peiné de sa disparition car elle n'a jamais cherché qu'à aider son prochain. Quand nous voulions sortir un dimanche (dans ces temps-là, c'était presque un crime de fermer le dimanche), elle était toujours prête à s'occuper du café, elle qui n'avait jamais connu de repos, les quinze premières années de mariage avec un travail énorme, puis 26 ans à gagner la vie de toute la maisonnée, soigner mon père, et toujours le sourire ; une sainte !

La retraite

Sans nager dans l'opulence et pas sans ennuis, nous travaillons jusqu'au jour où, allant avoir 65 ans, je trouve à vendre mon affaire. Depuis 1968, la vie s'écoule très vite. Je n'ai jamais eu l'impression d'ennui comme on l'entend dire à certains retraités. Pour moi, le bricolage, le jardin, la chasse, la pêche, ont bien meublé mon temps. La carrière que j'ai conservée fournit un complément de revenu et m'occupe tous les mercredis.

Quitte à vous faire rougir, j'ai eu une très grosse satisfaction de la réussite de mes enfants. Tous mariés, nous aimons autant les « rapportés » que nos propres enfants. Je ne parle pas des petits-enfants que nous aimons comme des grands-parents que nous sommes et tout ce bonheur, je le souhaite le plus long possible.

Février 1975. Je vais arrêter ces mémoires. C'est court une vie, cela tient dans quelques pages, cela est fait de petits bonheurs et de petits malheurs, quelquefois des grands. Ce qui est important, c'est de l'avoir bien remplie, d'avoir essayé de suivre la ligne droite, et d'avoir essayé de rendre les siens heureux. Je ne pense pas y avoir réussi complètement mais cela est si compliqué que j'aurais tendance à m'absoudre !

Annexe : mes véhicules à moteur

1928 : une moto 250 cm³, moteur MHG (? ?) suisse, pneus ballon 700 x 100, 80km/h

1932 : une moto 500 cm³, 2 cylindres à cardan avec sidecar, vitesse en solo, 120 km/h.

1933 : une voiture Rosengart d'occasion (2800 francs) 4 CV, 4 cylindres, 80 km/h.

1934 : nous nous installons à Noyen. Acheté dans le fond de commerce, un Ford T, 500 kg, 14 CV, 2 vitesses.

1935 : fabriqué un 1500 kg Ford T avec 50 francs de ferraille.

1939 : une Torpedo Renault KZ 11 CV pour 300 francs.

1945 : achète un châssis Studebaker aux Domaines (1000 francs) et monte dessus un 6 cylindres Moriss.

1947 : Austin acheté aux Domaines (50000 francs).

1946 : une Torpédo Talbot transformée en camionnette.

1950 ou 51 : Traction avant 11 CV (Citroën) d'occasion.

1956 : un événement, une 203 Peugeot neuve.

1954 : un camion Berliet 7 tonnes d'occasion.

1955 : un camion 10 tonnes 120 CV neuf.

1957 : un camion Renault d'occasion (faillite Coudreuse).

1958 : un camion Renault 120 CV neuf.

1959 : une 403 Peugeot neuve.

1963 ou 64 : un camion Renault 150 CV neuf.

1963 : une ID 19 (Citroën) neuve.

1967 : une ID 19 (Citroën) neuve.

1971 : une D Spécial (Citroën) neuve.

Quelques pages du texte manuscrit original

④

Je suis né à Divoise le 6 mai 1903
Mon père : Leblé Joseph né en 1844,
ma mère : Moreau Contine née également
en 1844

Je n'ai pas connu mes grands parents
maternels, morts avant ma naissance
Ces-ci exploitaient, après avoir été
petits cultivateurs à Bourgné s. Parthenay,
un commerce d'hôtelier à Divoise, où
se situent actuellement les « Etablissements
Brisset sur la place de l'église
D'après ma mère, mon grand père était
plus petit que moi mais doué d'une
force herculéenne

Dans ces temps reculés, les commis-
voyageurs (représentants) arrivaient par
le train, ils restaient souvent une
semaine ou plus à l'hôtel et mon
grand père les véhiculait de village
en village à l'aide de sa carriole.
Mes grands parents paternels étaient
« marchands lepreux » et vers 1898, 1 an
avant la naissance de ma sœur achetèrent
le moulin à farine situé sur les Deux Fonds

20

autour du cou de l'un d'eux.
Lui demandant ce que c'était, il me
répondit que c'était les oreilles des
ennemis qu'il avait tués!

1914

Effrayés à juste titre de l'avance des
Allemands sur Paris, mes oncle et
tante Bonilleau emmenèrent Marius
et Pierre chez nous pendant que Polus
et Raoul allaient chez d'autres parents
à Avoise

Pierre fut mobilisé en 1917 et ne
devait plus revenir, tué en 1918.
La guerre avait perdu de son intérêt
pour les enfants, du fait de sa longueur,
sauf pour ceux qui perdaient les
leurs

En 1915, je passe sans histoire le
certificat, puis je reste encore deux ans
à l'école, notre instituteur dévoué faisant
un cours ^{spécial} pour trois élèves,

À ce moment là, il avait insisté
auprès de mes parents pour me faire
entrer à l'école préparatoire des AM
à Angers, mes parents me se décidaient

je fis venir un bon caprain de Nojon R. Balte
 qui travaillait comme ajusteur et qui
 fut mis au courant du fraissage

On ne peut pas comparer le travail de
 ce temps là avec celui d'aujourd'hui
 Le minutage n'existait pas dans les ateliers
 d'extraction, les chefs et diest frès de nous
 car ils sortaient du rang, c'étaient
 d'anciens ouvriers qui, par leur habileté
 et leur ancienneté montaient en grade
 Nous voilà donc deux bons copains
 lâchés dans une ville inconnue, nous
 avions une chambre pour nous deux,
 ce qui réduisait les frais, nous prenions
 pension place S. Pierre, nous payions notre
 hôtel à la fin de la quinzaine, mais
 hélas, avant la fin de celle-ci nous
 avions abusé des sixties, nous n'avions
 plus un sou, si bien qu'à la quinzaine
 suivante, l'hôtelier nous fit payer d'avance
 c'est cette année là 1924 que je passai les
 épreuves qui permettaient d'obtenir les
 Bourses de pilotage. En cas de réussite,
 nous pouvions rentrer à l'école civile d'Avirelles

500 cm³ à cartan avec un side car
que nous avons changé l'année d'après
pour une 4 cv Rosengart. 3 vitesses 60 en première
60 en seconde 80 en troisième, le vilebrequin
cassant tous les 40.000 km.

L'hiver arrive, je rentre à l'atelier et
le printemps revenant, nous venons
gauldronner en Sarthe en ensuite sud
de la Loire Atlantique.

Contrairement aux autres départements
où les chefs de chantier étaient autonomes
il y avait dans ce département une succursale
de la maison avec un directeur
je ne puis m'entendre longtemps avec
celui-ci qui prétendait embaucher et
débaucher mon personnel à sa guise
j'arrête et rentre à Issy, mais les
possibilités de travail ne sont pas plus
brillantes que trois ans avant.

A ce moment, la grand'mère Héronny
nous fait part de la possibilité d'acheter
le fond de commerce de café et charbon
à Noyen

et nous avions 12000⁰⁰ d'économies et nous

Ancêtres de Daniel Leblé

Comme je l'ai déjà écrit, j'ai repris le travail généalogique effectué par Mimi, la femme de Geo. Je l'ai complété en recherchant nos ancêtres dans toutes les branches, paternelles et maternelles. Mon objectif est de retrouver un maximum d'ancêtres de Daniel. J'en ai déjà plus de 250.

J'ai écrit 140 pages en format A4 sur le sujet. Elles sont d'un intérêt limité car aucun des ancêtres de Daniel n'a eu une vie qui sort de l'ordinaire. La lecture des actes de naissance, mariage et décès me permet seulement de reconstituer les liens familiaux et amicaux à partir des noms des parrains, marraines, témoins divers cités dans ces actes.

La présentation d'un arbre généalogique est toujours complexe et, surtout, elle prend beaucoup de place. Ce qui est incompatible avec un livre de ce format. La transmission de mes recherches se fera probablement de façon numérique, ce qui, malheureusement, n'assure pas une longévité aussi grande qu'un document papier, mais permet une diffusion beaucoup plus large. En 2020, Daniel Leblé a 14 arrière-petits-enfants et 3 arrière-arrière-petits-enfants qui peuvent être intéressés.

La figure de la page suivante présente tous les ancêtres de Daniel jusqu'à la sixième génération (112 personnes). Il s'agit d'une copie d'écran d'un fichier Excel qui est évidemment illisible sous cette forme mais que je tiens à la disposition de toute personne qui en ferait la demande.

Listes des ancêtres de Daniel du côté paternel, les Leblé, et maternel, les Moreau, avec la date et le lieu de naissance de chacun ainsi que le métier exercé à l'âge adulte quand il est connu.

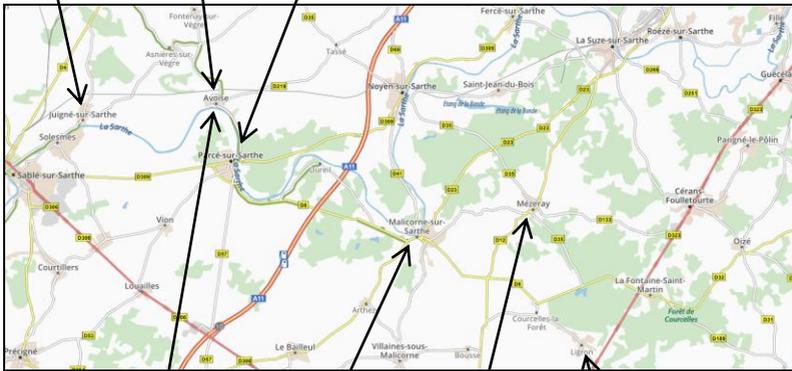
Ancêtres Leblé
François Lebled ~ 1600
André Lebled 30 nov. 1632 Ligron Potier
Mathie Lebled 4 février 1677 Ligron Potier
André Le Bled 26 avril 1744 Ligron Maréchal
Louis Lebled 21 décembre 1776 Mézeray Maréchal
Joseph (1) Lebled 1 ^{er} avril 1806 Malicorne Maréchal
Joseph (2) Lebled 27 décembre 1837 Avoise Maréchal
Joseph (3) Leblé 13 décembre 1874 Avoise Maréchal

Ancêtres Moreau
René Moreau ~ 1515
Estienne Moreau Janvier 1541 Parcé
René Moreau Mai 1563 Parcé
Jean Moreau Octobre 1580 Parcé
Anthoine Moreau Mars 1603 Parcé
Matthieu Moreau 2 janvier 1638 Parcé Journalier
René (1) Moreau 15 mars 1702 Parcé Marchand
René (2) Moreau 10 mai 1762 Avoise Journalier
René (3) Moreau 12 octobre 1797 Avoise Cultivateur
Léon Moreau 30 octobre 1840 Avoise Journalier Mineur Cabaretier
Léontine Moreau 23 mars 1874 Juigné

Joseph Leblé et Léontine Moreau sont les parents de Daniel.

On peut voir sur cette carte les lieux de naissance des ancêtres de Daniel : en haut, la lignée Moreau, en bas la lignée Leblé. La convergence a eu lieu à Avoise.

Juigné Avoise Parcé

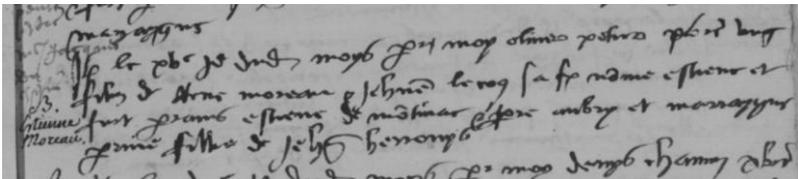


Avoise Malicorne Mézeray Ligré

Les points de repère sur la carte sont Sablé au milieu à gauche et Fillé en haut à droite, pas très loin du Mans.

Les recherches généalogiques vont rarement au-delà du 16^{ème} siècle. En effet, c'est seulement en 1539 que l'ordonnance de Villers-Cotterêts institue l'obligation pour les curés de tenir un registre des baptêmes à transmettre au greffe du tribunal royal. En 1579, l'ordonnance de Blois étend cette obligation aux mariages et sépultures.

L'acte le plus ancien auquel j'accède est l'acte de baptême d'Estienne Moreau.



Quasiment impossible à déchiffrer car la graphie est vraiment très spéciale.

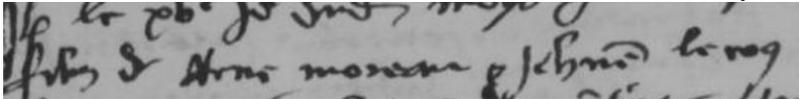
J'arrive cependant à en extraire le prénom et le nom du baptisé car ils ont été réécrits dans la marge après la Révolution.



En utilisant les actes précédents et suivants, je détermine le mois et l'année de naissance, janvier 1541.

Une ligne relativement lisible de l'acte me donne le nom des parents d'Estienne :

« fils de René Moreau et Jehanne Leroy ».



Certes, il faut avoir la foi et un peu d'expérience.

Je n'ai pas trouvé l'acte de naissance de René Moreau car il doit être antérieur au plus ancien acte de Parcé qui date de 1529. Je constate dans mes recherches qu'à cette époque, les gens ne se mariaient pas très jeunes. La raison que j'y vois, pour les hommes comme pour les femmes, c'est que ça faisait une paire de bras en moins dans le foyer parental.

Alors, pour le plaisir, je fais naître René Moreau en 1515, en souvenir de Marignan, et pour situer cet homme dans l'histoire de France. Notre plus vieil ancêtre connu est un contemporain de François 1^{er} !

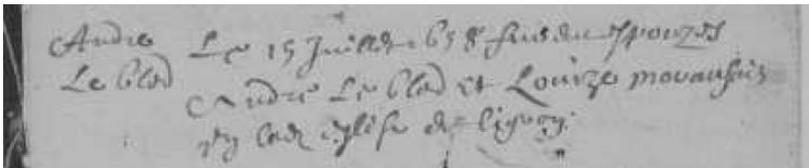
Je mettrai cependant un tout petit bémol à ces « révélations ». En effet, les actes de mariage qui sont un élément clef des recherches généalogiques n'apparaissent qu'à la fin du 16^{ème} siècle. Cette généalogie des Moreau est donc absolument certaine jusqu'à Jean Moreau né en 1580. Pour les trois ancêtres précédents, je suis obligé de faire quelques hypothèses, certes vraisemblables, mais qui, pour le

scientifique que je suis, n'ont pas la force d'une certitude absolue.

Je vais beaucoup moins loin dans la recherche des ancêtres Lebled. Cette lignée est originaire de Ligrion, au nord-est de La Flèche. Les plus anciens registres de cette paroisse datent seulement de 1569 et les archives de Ligrion sont incomplètes au début du 17^{ème} siècle.

Le travail de Mimi s'était arrêté au couple André Lebled – Louise Moransais dont elle n'avait pas trouvé l'acte de mariage.

En cherchant au hasard dans les archives numérisées de Ligrion, je suis tombé sur l'acte suivant :



« Le 15 Juillet 1658 furent épousés André Lebled et Louize moransais en leur église de ligrion ».

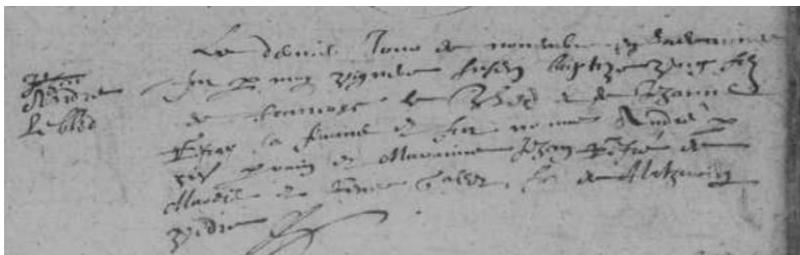
Habituellement, un acte de mariage fournit les noms des parents des époux, ce qui n'est pas le cas ici. La généalogie semblait donc bloquée à ce niveau.

Alors, j'ai épluché les registres paroissiaux de Ligrion disponibles en ligne. J'ai ainsi trouvé deux familles Lebled qui ont toutes les deux eu un fils prénommé André. Le premier, est né en 1632, fils de François Lebled et Suzanne Refray. Le second, né en 1642 est le fils de Marin Lebled et Françoise Vedie.

Ce dernier est un peu jeune pour avoir épousé Louise Moransais à l'âge de 16 ans. De plus, j'ai retrouvé son acte de mariage à La Fontaine Saint Martin en 1674 dans lequel figure le nom de ses parents, Marin Lebled et Françoise Vedie.

Le doute n'est plus permis si l'on fait simplement l'hypothèse qu'André Lebled, époux de Louise Moransais, était natif de Ligron.

Son acte de baptême, le 30 novembre 1632, est le plus ancien de la lignée Leblé. Il a presque un siècle de moins que le plus ancien acte de la lignée Moreau.



J'ai réussi à le déchiffrer entièrement :

« Le dernier Jour de novembre de la dite année fut par moy viquaire susdit baptisé un fils de françois le Bled et de Jehanne Refray sa femme et fut nommé André par ses parrain et Marraine Jehan Refray homme Marié et Renée Galer femme de Mathurin Vedie.

Le parrain est probablement un oncle de l'enfant, frère de Jehanne Refray. Par ailleurs, le nom de Vedie, l'époux de la marraine, a été rencontré plus haut, dans le couple « Marin Lebled et Françoise Vedie ».

Il y a donc un lien entre les deux familles Lebled repérées à Ligron et je suis prêt à parier, sans pouvoir le démontrer, que François et Marin Lebled était frères. Les deux André étaient donc cousins.

J'ai trouvé cinq enfants du couple François Lebled – Jehanne Refray, nés entre 1626 et 1636. Pour replacer la lignée Leblé dans l'histoire, je situe donc la naissance de François Lebled aux environs de 1600, sous le règne d'Henri IV. Ses enfants sont nés quand Louis XIII était roi de France.

Quatrième de couverture

Daniel Leblé

1903 - 1995

A peu de choses près, la vie de Daniel Leblé couvre la totalité du 20^{ème} siècle.

Il est bon élève mais ne souhaite pas faire d'études secondaires. Après un apprentissage de forgeron, il devient tourneur chez un garagiste de Noyen. Ses nombreux emplois l'emmènent au Mans, à Caen puis dans la région parisienne.

Il se marie à Noyen le 14 février 1927 avec Jeanne Hémary. De cette union naîtront trois enfants : Georges (1931-2020), André (1944) et Danièle (1946).

En 1934, Daniel achète un commerce de café-charbons à Noyen. Mobilisé en 1939, il subit la « drôle de guerre ». Par chance, il se trouve en permission chez lui lors de l'invasion allemande.

Après la guerre, il développe son commerce, qui devient prospère.

Il prend sa retraite en 1968. Il meurt « de vieillesse » en janvier 1995.

André Leblé