

Passionné par tout ce qui roule et favorise le déplacement, il inscrit son nom dans l'histoire du cyclisme puis de l'automobile, comme coureur et constructeur, en ce début du 20^e siècle où il y a grande effervescence pour mécaniser les transports.

Jean-Marie CORRE

Né le 21 mai 1864 à 16 heures à Trémel Côtes-du-Nord 22

Selon acte n°15

Décédé le 18 septembre 1915 à Guingamp Côtes-du-Nord 22



La passion de la mécanique en héritage...

Le goût de la mécanique et de la métallurgie lui vient sans doute d'héritage paternel, de plus il porte le même prénom que son forgeron de père.

La course cycliste est une passion tardive chez Jean-Marie qui n'aborde la compétition qu'en 1890. Il a 26 ans. Il aime les voyages et tout ce qui fait bouger. Comme il a plein d'idées et le don de la mécanique, on raconte qu'enfant, il fabriquait des bicycles en bois avec lesquels on le voyait se promener.

Coureur cycliste, spécialiste des défis d'endurance

Un an plus tard, fin mai 1891, il étonne son monde par une performance exceptionnelle : décrocher la huitième place dans Bordeaux-Paris, sans véritable préparation et sans entraîneur. Puis il s'élance dans Paris-Brest-Paris, aux côtés des favoris comme **Terront** et Jiel-Laval, sur une machine lourde et équipée de caoutchouc creux. Il finira quatrième car les médecins de la course l'auraient contraint à se reposer à Brest, vu son état physique déplorable.

Il s'installe dans la capitale et rejoint le club des cyclistes de Paris, sans oublier sa Bretagne natale où il se marie en août 1892.

Il refait le parcours Paris-Brest-Paris en septembre 1892, comme un défi à **Charles Terront**. La concurrence entre Terront et Corre est si forte que les deux hommes finissent par se confronter « en duel » par un match couru les 24, 25 et 26 février 1893 sur une distance de 1000 kilomètres et pour la somme de 5000 francs. Corre est distancé par Terront de 9 kilomètres au terme de près de 42 heures de course.

Bien que battu, le public parisien l'apprécie pour son courage à la manière d'un « Poulidor ».

Ce genre de défi sportif surhumain témoigne d'une énergie et résistance physique phénoménales, car il a été accompli, quasiment non-stop avec une pause de moins d'une demi-heure pour les deux coureurs !

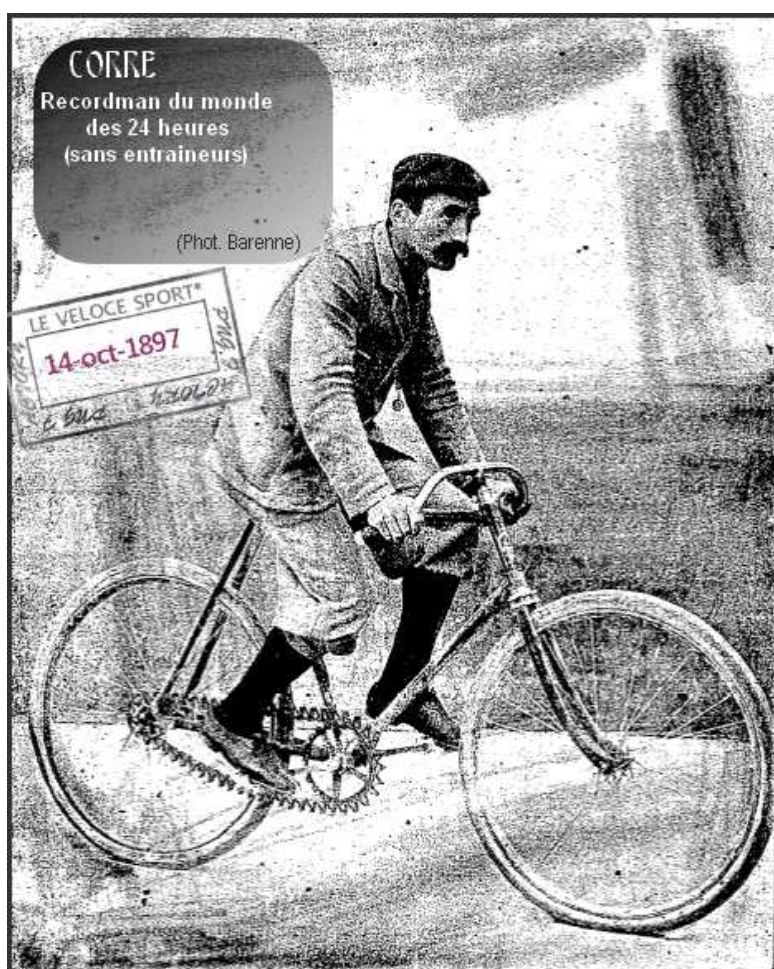
Si le vélo rapporte alors quelque argent à Corre, il ne lui permet pas de faire vivre son ménage. Aussi, il ouvre un magasin de cycles à Levallois-Perret.

Recordman du monde en 1897 au vélodrome de Rouen pour 671 km en 24 heures

La passion des défis extraordinaires le pousse encore en 1894 à affronter le vainqueur de Bordeaux-Paris, Auguste Stéphane dans un match de 1000 kilomètres mais il est vaincu bien que son entraînement ait été fait par un certain **Henri Desgranges**.

En cette année 1894, le téméraire Jean-Marie Corre a couru trois matches de 1000 kilomètres. On peut supposer ce que subit l'organisme humain dans ce genre d'épreuve d'endurance où le coureur pédale derrière un entraîneur pendant près de 40 heures d'affilée avec un repos limité seulement à quelques dizaines de minutes.

Considéré comme éternel second, Corre perd la sympathie du public, mais ne renonce pas aux courses cyclistes qu'il oriente alors vers des records de longues distances jusqu'en 1897. Cette année-là, il bat le record du monde des 24 heures sans entraîneur au vélodrome de Rouen en parcourant 671 kilomètres.



Avec son esprit entreprenant et précurseur, Corre décide aussi de se lancer dans un tour de France. Avec des étapes quotidiennes de 200 kilomètres, il boucle son périple en 25 jours avec présence d'un entraîneur sur une grande partie du parcours.

Il n'est pas le seul à faire un tour de France à bicyclette.

Nul doute que le journaliste **Géo Lefèvre**, quelques années plus tard, s'inspire de ces tentatives individuelles pour souffler l'idée de la Grande Boucle à son rédacteur en chef **Henri Desgranges**.

En 1896, notre intrépide cycliste, soucieux de faire sa publicité, prend le départ de la course Paris-Saint Petersburg. Mais des pluies diluviennes s'abattent sur les concurrents qui ont de l'eau jusqu'au pédalier. Comble de malchance, il brise sa roue avant dans un caniveau. Pourtant, ces péripéties n'entament en rien la détermination farouche du coureur qui profite d'être sur place pour s'attaquer au record de son vieil ennemi Terront, Saint Petersburg-Paris, qu'il réussit à battre assez nettement.

Le record des 24 heures sans entraîneur sur le vélodrome de Rouen à 28 km/h de moyenne signe son ultime exploit cycliste en septembre 1897.

Depuis quelques temps, Jean-Marie, très curieux de nouveautés, s'intéresse aux premières motocyclettes et automobiles plus rapides qu'une bicyclette et sans effort. Il raccroche vite le vélo pour signer un contrat de pilote avec une maison de motocycles.

Et le voilà au départ d'une tentative de record en motocyclette sur le trajet Paris-Berlin dès novembre 1897. Puis, il s'adonne avec succès à des courses de motocyclettes et de tricycles à pétrole.

Par ailleurs, il continue à développer son affaire de production et vente de cycles.



Corre produit 1100 voitures entre 1901 et 1906

La voiture devient l'incontournable et notre héros, dès 1899, commercialise une voiturette à système Renault et à moteur de **Dion-Bouton**. Puis, il engage une voiturette Foullaron sur Paris-Toulouse-Paris qui ne termine pas la course. Dès lors, en visionnaire, il considère qu'il faut améliorer la fiabilité des voitures afin de séduire une vaste clientèle et d'autre part que l'avenir est au moteur à pétrole.

Et comme il ne parvient pas à convaincre les grandes marques françaises, il décide de devenir lui-même constructeur. Il fonde en 1901, la *Société française des automobiles Corre* et démarre une petite production de tricycles et de quadricycles à moteur.

Pour se faire connaître, il choisit la compétition et construit une voiture de course pour participer au Paris-Bordeaux de 1901. Elle ne termine pas l'épreuve mais l'ancien forçat de la route n'est pas homme à renoncer devant l'échec. Il travaille à mieux préparer ses voitures et à les rendre encore plus robustes.

Il engage deux voitures dans la course Paris-Berlin et en 1902, pilote lui-même pour le Circuit du Nord. La première victoire de la marque intervient en 1903, avec une moyenne de 53, 5 km/heure, dans le Circuit des Ardennes.



Comme les voitures Corre ont une étrange ressemblance avec les modèles Renault, cette marque lui intente un procès qui se poursuivra pendant cinq ans. Pendant ce temps, Jean-Marie Corre conçoit de nouveaux modèles pour améliorer les ventes.

Mais le développement est insuffisant pour assumer la perte du procès, et la marque Corre est vendue en 1907.

De son côté, Jean-Marie Corre continue une activité artisanale automobile jusqu'en 1913.

Production automobile sous le nom « La Licorne » jusqu'en 1949

Industrielle de la filature du Nord, la famille Lestienne rachète la *Société française des automobiles Corre*. La firme est baptisée, « Corre-La Licorne » par référence au blason de la famille Lestienne.

Sous le nom de La Licorne, 30 000 véhicules sont produits entre 1907 et 1949, date de cessation à **Berliet**, après avoir été achetée par **Bugatti**.



La Licorne 1935 – photo Janine Tissot

