

Mise en ligne : 4 juillet 2022.
www.entreprises-coloniales.fr

Firmin ISSANCHOU, Alger garagiste

Jean *Firmin* ISSANCHOU

Né à Montauban, le 28 mai 1872.
Fils de Pierre Issanchou, employé au Chemin de fer du Midi, et de Marguerite Laflorentie.
Marié à Alger, le 29 mars 1927, avec Jeanne Oldrino ou Andrino.
Décédé à Montauban, le 23 août 1952.

Publicité
(*La Dépêche algérienne*, 19 mars-16 avril 1906)



Automobiles BAYARD-CLEMENT
Concessionnaire F. ISSANCHOU Mécanicien
Ex Ouvrier de RENAULT et des principales maisons de PARIS
837, rue de Constantine et 3, bd Laferrière, ALGER
Outillage spécial pour la fabrication des pièces cimentées

Étude de M^e Georges PERTUS, notaire à Alger, rue de la Liberté, n° 2.

SOCIÉTÉ « F. Issanchou et Cie »
(*Le Journal général de l'Algérie*, 16 janvier 1908)

Suivant acte reçu par M^e Pertus, notaire à Alger, le 28 décembre 1907, il a été formé entre M. VINSON (*Jules-Florian*)¹, négociant, demeurant à Alger-Mustapha, rue Michelet, n° 3, M. ISSANCHOU (*Jean-Firmin*), négociant, demeurant à Alger, rue Sadi Carnot, n° 11 *bis*, et une autre personne dénommée au dit acte.

Une société qui existe entre, d'une part, MM. Vinson et Issanchou comme associés en nom collectif solidairement responsables et d'autre part l'autre associé comme commanditaire.

Cette société a pour objet l'exploitation d'un fonds de commerce de garage d'automobiles, situé à Alger, rue de Constantine, n° 137, et toutes les opérations se rattachant directement ou indirectement à ce genre d'industrie.

La raison et la signature sociale sont « F. ISSANCHOU et Cie ».

La durée de la société est de 10 années à compter du 1^{er} octobre 1907 pour finir le 1^{er} octobre 1917.

Le siège social est à Alger, rue de Constantine, n° 137.

M. Vinson a apporté à la société:

1° Le montant de ses droits dans la société en commandite simple ayant existé précédemment entre lui comme simple commanditaire et M. Issanchou comme seul gérant responsable pour l'exploitation du garage d'automobiles, situé à Alger, rue de Constantine, n° 137, les dits droits représentant d'après l'inventaire dressé d'un commun accord entre les parties une valeur nette de 35,258 fr. 25 35.258 25

2° Et une somme de 14.741 fr. 75 qu'il s'est obligé à verser dans la caisse sociale au fur et à mesure des besoins de la société 14.741 75

Total de l'apport de M. Vinson 50.000 00

M. Issanchou a apporté à la société :

1° Ses droits dans la société en commandite simple ayant existé précédemment représentant d'après l'inventaire dressé entre les parties, une valeur nette de 6.985 fr. 40 6.085 40

2° Et une somme de 43.014 fr. 60 qu'il s'est obligé à verser dans la caisse sociale au fur et à mesure des besoins de la société : 43.014 60

Total de l'apport de M. Issanchou 50.000 00

Ensemble pour les apports des associés en nom collectif 100.000 00

De son côté, l'associé commanditaire a fait apport à la société d'une somme de 50.000 00 qu'il s'est obligé à verser dans la caisse sociale au fur et à mesure des besoins de la société 50.000 00

Total du fonds social 150.000 00

La société est administrée par MM. Vinson et Issanchou comme gérants responsables.

En conséquence chacun d'eux a la signature sociale, mais il ne peut en faire usage que pour les affaires de la société.

Etc.

Signé : PERTUS.

Publicité
(*La Dépêche algérienne*, 27 janvier 1908)

Ceux de nos lecteurs que l'Automobile intéresse apprendront certainement avec plaisir l'arrivée récente au Garage Issanchou et C^o, 137, rue de Constantine, de la première six cylindres vendue en Algérie, et à un des premiers négociants de la place.

¹ Jules Vinson : créateur vers 1909 du garage Vinson, concessionnaire Peugeot à Alger, administrateur de sociétés. Voir encadré :

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Vinson-Alger+Oran.pdf

Cette puissante et luxueuse voiture sort des Ateliers de la Buire, et justifie une fois de plus la réputation de cette importante maison. M. Issanchou et C^o se feront un plaisir de fournir tous renseignements aux personnes qui voudront bien leur faire l'honneur d'une visite.

Publicités
(*La Dépêche algérienne*, 7-14 décembre 1908)

VENTE. — LOCATION. — RÉPARATIONS
F. ISSANCHOU
MÉCANICIEN

5, avenue Pasteur ALGER

M. ISSANCHOU a l'honneur de prévenir MM. les propriétaires d'automobiles qu'il vient d'installer un atelier spécial de mécanique automobile avec un outillage des plus perfectionné, outillage actionné par un groupe électrogène Bayard A. Clément. Comme par le passé, MM. les propriétaires ou acheteurs d'automobiles trouveront en lui l'intermédiaire modeste et de bon conseil pouvant leur fournir toutes marques sérieuses d'automobiles et accessoires.

Publicités
(*La Dépêche algérienne*, 26 avril-1^{er} mai 1909)

MÉCANIQUE DE PRÉCISION - ATELIER MODÈLE
F. ISSANCHOU, Mécanicien
Téléphone 8.98

5, avenue Pasteur, ALGER

Réparation d'automobiles de toutes marques. — Outillage spécial pour la réparation des machines à coudre pour gants, chaussures, lingerie, etc.
Groupes électrogènes BAYARD CLÉMENT

Publicités
(*La Dépêche algérienne*, 13 janvier-23 février 1912)

CARROSSERIE D'AUTOMOBILES
F. ISSANCHOU

Ateliers 96, rue Michelet et 16, rue Meissonnier. Téléphona 8-98

Personnel spécial des 1^{res} maisons de France

SPÉCIALITÉ DE CARROSSERIES DE GRAND LUXE

Peinture, Garniture, Réparations et transformations

Publicités
(*La Dépêche algérienne*, 19 novembre 1914-28 janvier 1915)

MÉCANIQUE AUTOMOBILE

M. ISSANCHOU, non mobilisé, prévient MM. les propriétaires d'automobiles qu'il exécute lui-même tous travaux de mise au point et de réparations mécaniques.
Ateliers, 18. rue Meissonier et 12, rue Élie-de-Beaumont, ALGER.

AVIS DE DÉCÈS
(*La Dépêche algérienne*, 7 janvier 1917)

M^{me} V^{ve} Adoue et ses fils Lucien, matelot à bord du « Démocratie » ; Prosper, soldat au 19^e génie ; Hippolyte, employé de la maison Poirson ; M^{me} V^{ve} Sassoubs ; M. Vanner et ses enfants ; M^{me} Bertrand Longuefosse, de Caserte (Haute-Garonne) ; M. Issanchou et son personnel, ont la douleur de faire part à leurs amis et connaissances de la perte cruelle qu'ils viennent d'éprouver en la personne

Jean François ADOUE
menuisier en carrosserie,
contremaître de la maison F. Issanchou

leur époux, père beau-fils, neveu, cousin et ami, décédé à Alger, le 6 janvier 1917, dans sa 52^e année, et vous prie d'assister à ses obsèques qui auront lieu aujourd'hui, dimanche, 7 janvier 1917, à 3 h. 1/2 du soir.

Réunion rue de Paris, n° 3, Arsenal

Le présent avis tiendra lieu de faire part.

Enterrement civil.

(*La Dépêche algérienne*, 19 mai 1926)

LES ATELIERS F. ISSANCHOU
TOUT CE QUI CONCERNE L'AUTOMOBILE
sont transférés ; 23, boulevard Auguste-Comte, BELCOURT

STAOUELI
(*La Dépêche algérienne*, 28 juillet 1928)

— On nous fait part du mariage célébré à Paris de M^{lle} Andrée Issanchou fille de M^{me} et de M. Issanchou, propriétaire de l'atelier de réparations d'automobiles de Staouéli, avec M. Louis Fattaccini, lieutenant d'administration d'infanterie coloniale.

DANS L'ARMÉE
(*L'Écho d'Alger*, 20 septembre 1933)

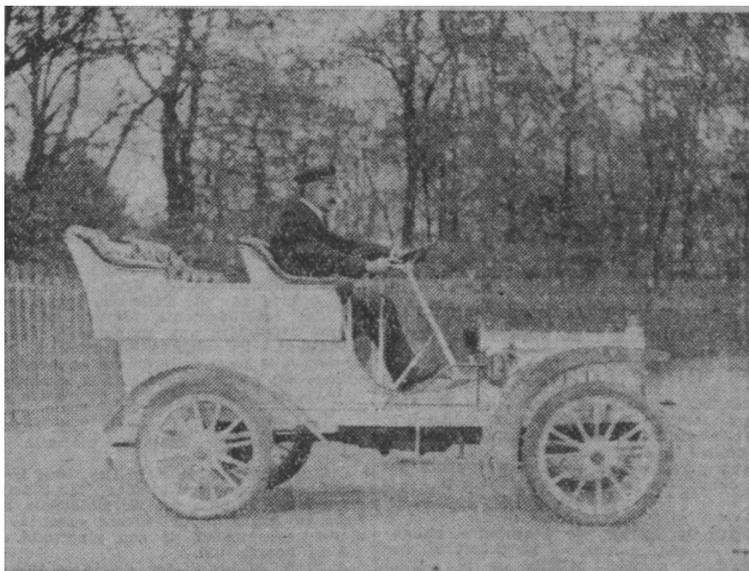
Nous avons relevé dans la liste des candidats admis aux examens de sortie de l'École supérieure de l'intendance le nom de M. Louis Fattaccini, classé n° 1 et nommé intendant militaire adjoint des troupes coloniales à Paris.

M. Fattaccini est le gendre de M. Issanchou, doyen des mécaniciens d'automobiles d'Alger.

LES TEMPS HÉROÏQUES DE L'AUTOMOBILE

En 1900, M. Issanchou était déclaré « bon » pour conduire les « voitures à pétrole » ,
(*L'Écho d'Alger*, 9 septembre 1938)

1904 — M. Issanchou au volant d'une 8 CV Bayard-Clément



1900. French cancan, valse viennoises, manches à gigot. Insouciance, rires, travail. Le début d'un grand siècle. L'ère du moteur à explosion. L'automobile, l'aviation, la T.S.F. à l'état de science.

Époque pas si lointaine dans laquelle, en nous y replongeant, nous retrouvons le plaisir de vivre malgré l'angoisse qui nous étroit.

1900. Chercheurs, inventeurs, précurseurs, fous volants ou rampants (l'audace a existé avant Lindbergh) sont quelques centaines désireux de participer à l'éclosion d'une nouvelle vie.

1938. De par le monde, des millions d'hommes s'affairent journellement autour de machines toujours plus compliquées.

Dans le double but de rappeler quelques vieux souvenirs à certains de nos lecteurs et d'intéresser les jeunes générations qui lisent l' « Écho d'Alger », nous sommes allés interviewer M. Issanchou, mécanicien de son état, qui fut parmi les premiers à conduire ce qu'à l'époque on appelait les « voitures à pétrole ».

Et voici ce qu'a leur intention notre concitoyen qui est né le 28 mai 1872, à Montauban, a bien voulu nous dire :

— Mon permis de conduire, délivré à Paris, le 17 septembre 1900, porte le n° 6576.

En fait, je conduisais depuis 1898, date à laquelle j'étais contremaître du « montage en fini », à l'Acatène Métropole, rue Saint-Maur, à Paris. Je pilotais des tricycles à pétrole de cette marque.

Passé, en 1900, comme metteur au point et essayeur à la Société des constructions automobiles « L'Énergie », rue Sedaine, et le permis étant devenu obligatoire, je fus obligé de satisfaire aux examens car les employés de l'octroi de Paris que nous franchissions pour nous rendre sur les routes de banlieue faire nos essais, nous réclamaient cette pièce.

La première inscription portée sur le permis indiquait que j'étais « bon » pour la conduite des tricycles à pétrole, système « L'Énergie ».

Par la suite, « bon » pour la conduite des quadricycles à pétrole et enfin « bon » pour la conduite des voitures à pétrole, toujours du même « système ».

Comme vous voyez, la progression était laborieuse.

En 1903, je suis chef mécanicien pour l'ajustage à la maison Letrange, rue du Chemin-Vert.

L'avenir du moteur à explosion s'étant affirmé, cette maison avait entrepris la construction d'une série, importante à l'époque, de 300 moteurs de moto du type monocylindrique et d'une puissance de 2 CV.

La boîte de vitesse était inconnue, mais l'entraînement moteur-roue arrière était assuré par chaîne, tout comme à présent.

L'allumage se faisait par pile et trembleur, genre de Dion.

Malheureusement, le centre de gravité placé beaucoup trop haut rendait l'équilibre instable et je porte encore aux jambes le souvenir d'une chute grave dont ce défaut était à l'origine.

— Quelles étaient, à cette époque, les caractéristiques des voitures ?

— Je dois vous dire que nous étions en pleines recherches et les types n'étaient guère déterminés.

Les problèmes du graissage et surtout de l'allumage donnaient beaucoup de soucis à nos ingénieurs.

Je me rappelle avoir conduit des voitures allemandes de la marque Daimler à moteur horizontal, ainsi que des voiturettes trois roues Léon Bollée dont l'allumage était assuré par l'incandescence.

Au moyen d'un récipient approprié dans lequel on versait de l'alcool ou de l'essence, exactement comme on procède aujourd'hui pour allumer les réchauds à gaz de pétrole, on chauffait une pointe de platine et le moteur démarrait. Jusqu'au moment où une panne quelconque (c'était fréquent, hélas !) provoquait son arrêt et le refroidissement de la pointe.

Tout était à recommencer. »

— En somme, c'était comme une partie de cache-cache ?

— Eh oui, nous n'avions pas alors la facilité d'appuyer sur un seul bouton pour démarrer en souplesse.

— Êtes-vous depuis longtemps en Algérie ?

— Depuis 1904. Venu à Alger avec un chimiste parisien pour une campagne de vinification de trois mois, j'ai, une fois cette dernière terminée, songé à m'installer définitivement en Algérie.

J'agençais un garage rue de Constantine, et à ce commerce j'adjoignais la représentation des voitures Bayard Clément.

Quelque temps plus tard, j'avais la satisfaction de vendre la première dix chevaux, munie d'une magnéto !

— Et quel en était le prix ?

— Nous la vendions 8.000 francs, carrossée en « tonneau ». Bien entendu, sans l'éclairage, sans roue de secours et encore bien moins toutes les commodités que nous ne connaissions pas et qui donnent tant de plaisir à conduire les voitures modernes.

— Quelle était la vitesse réalisée ?

— Nous n'avions pas de compteur et à l'estimé nous faisons de 50 à 60 kilomètres à l'heure.

— Avez-vous participé à des épreuves de vitesse ?

— Oui. En 1906 j'étais premier de ma catégorie au kilomètre lancé des Quatre-Chemins de Boufarik.

Je pilotai une Bayard, 2 cylindres, et j'ai, sur cette base, atteint la vitesse de 65 kilomètres.

Un an plus tard, mais cette fois avec une 4 cylindres, je gagnais ma catégorie à la première course de côte de Médéa.

— Pouvons-nous savoir la moyenne réalisée ?

— 25 ou 28 kilomètres, je ne me rappelle plus très bien !

— Et depuis ?

— Depuis, je me suis contenté de pratiquer mon métier en y apportant quelques variantes.

C'est ainsi qu'en 1909, j'ai innové en carrossant le premier châssis arrivé nu à Alger.

Avant et après la guerre, j'ai participé également à la construction de prototypes d'avions sur les plans de chercheurs algérois.

— En somme, d'après ce que vous m'apprenez, vous êtes au courant de la progression mécanique dans ce domaine et cette « onze légère » que vous réparez vient vous livrer les secrets de la toute dernière technique.

Voulez-vous me permettre une dernière question ?

— Volontiers.

— Combien de victimes avez-vous sur la conscience depuis que vous conduisez ?

— Mais, monsieur, pas la plus petite.

J'ai constamment fait preuve de prudence et chaque fois que j'ai un volant en mains, je considère qu'une petite faute d'inattention peut rendre mon engin redoutable pour mes semblables et pour moi-même. »

C'est sur ces sages paroles que j'ai pris congé de cet homme dont la grande joie depuis près d'un demi-siècle (où es-tu retraite des vieux travailleurs ?), est de se pencher attentif sur les moteurs qui lui sont confiés.

Les soigner de ses mains vigilantes et sûres et puis les regarder vivre d'une vie intense et prodigieuse.

P. L.
