

La quincaillerie de l'avenue Félix-Faure et ses deux pompes à essence.



La station-service rue Sadi-Carnot.



Le grand garage du Levant, vers 1955.



La station-service route de Chatou.



Du bidon à la station

De la naissance de l'automobile à nos jours, les modes de commercialisation de l'essence ont évolué. D'abord vendue en bidons de cinq ou dix litres, l'essence a ensuite été distribuée à la pompe, puis dans des stations-service.

● Par Jeannine Cornaille, de la Société d'histoire de Nanterre

En 1886, il n'existe à Nanterre qu'un seul marchand d'huiles, qui est installé 5, route de Cherbourg (avenue du Maréchal-Joffre). Il vend des produits issus de la distillation des huiles minérales, c'est-à-dire du pétrole pour l'éclairage et, ce qui est nouveau, de l'essence pour automobiles. À cette même époque, la société Desmarais, qui détient une raffinerie à Colombes et à Nanterre, lance sur le marché L'Oriflamme, un pétrole de luxe pour l'éclairage, et l'Automobile, de l'essence homogène pour automobiles, voitures et tricycles. Desmarais, comme les autres compagnies pétrolières françaises, vend ces produits en bidons de cinq litres.

En 1896, trois marchands commercialisent de l'huile au détail. Deux sont fixés route de Paris (avenue Georges-Clemenceau), aux 5 et 85, et un rue Volant, au 16. Un quatrième est marchand d'huiles ambulant, c'est-à-dire qu'il propose ses bidons d'essence aux automobilistes sur le bord des routes les plus fréquentées.

Jusqu'à la guerre de 1914-1918, l'essence est vendue en bidons de cinq ou dix litres, ce qui nécessite beaucoup de manipulations et de temps pour faire le plein d'une automobile. Il faut en effet déboucher les bidons, en verser le contenu dans le réservoir avec un entonnoir qui peut fuir, s'engorger ou éclabousser. Le volume des bidons est également très encombrant. Enfin, les chauffeurs se plaignent du fait qu'il n'y a jamais dans les bidons la contenance annoncée. Après 1918, l'arrivée des compagnies pétrolières étrangères révolutionne le marché de l'essence en France. Ces dernières créent des postes de distribution qu'elles gèrent elles-mêmes et qu'elles équipent de pompes. L'utilisation de pompes, qui remplissent mécaniquement les réservoirs, simplifie les manipulations. Progressivement, leur usage va remplacer celui des bidons mais, à la fin de l'année 1928, l'essence vendue de manière traditionnelle représente encore 40 % de la consommation totale.

Du bidon à la pompe

L'essor de l'automobile provoque une forte demande en carburant. Les points de vente se multiplient, essentiellement le long des grands axes routiers de la commune. En 1935, Nanterre compte onze marchands d'essence et d'huiles. Les droguistes et les cafetiers s'équipent de pompes fixées sur le trottoir devant leur magasin. Dans le café situé au 189 de l'avenue Georges-Clemenceau, c'est madame Thibout, la patronne, qui sert les automobilistes. Lorsqu'elle actionne le bras de la pompe, le client peut voir le carburant monter dans les réservoirs en verre, puis descendre dans celui de la voiture. Le quincaillier et marchand de couleurs installé 72, avenue Félix-Faure dispose quant à lui de deux pompes qui se dressent au milieu des marmites, des seaux et ustensiles divers disposés devant la boutique. Plusieurs garages sont des lieux privilégiés pour la distribution d'essence. Le garage Templia (27, rue de Neuilly et carrefour Sadi-Carnot), le garage Coudert (338-340, avenue Georges-Clemenceau), le garage du Martray (1, place du Martray, actuelle place Gabriel-Péri) sont tous équipés de pompes. Ils mettent en vente différentes marques d'essence et d'huiles. Desmarais commercialise l'essence Automobile et l'huile DF. La société BP propose les marques Étendard et Énergic. La *Standard Oil of New-Jersey* impose l'essence Éco et les huiles Standard. La société des pétroles Jupiter devient la marque Shell.

Les stations-service

Le secteur de la distribution est à nouveau bouleversé après la guerre de 1939-1945 par un concept imaginé par les grandes compagnies anglo-saxonnes : celui des stations-service. Il s'agit de confier la gérance de ces commerces dédiés aux carburants à des particuliers qui les construisent et les exploitent. Les compagnies les aident, leur apportent leur concours technique et, en contrepartie, les

exploitants doivent s'approvisionner exclusivement chez ce fournisseur.

Les stations-service des différentes marques de pétroliers, c'est-à-dire Avia, Elf, Total, BP, Esso et Shell, vont se faire concurrence. Nanterre compte onze stations-service en 1969, situées sur les grands axes. Plusieurs garages, qui vendaient déjà de l'essence avant la guerre, se modernisent, comme le garage du Levant et celui de la rue Sadi-Carnot. Cinq stations-service se trouvent avenue Georges-Clemenceau, deux avenue Lénine, une route de Chatou et une boulevard du Havre. Ce sont, en général, des stations claires, aérées, spacieuses qui disposent de plusieurs pompes à essence à débit continu. Elles comprennent un poste de gonflage de pneus, un poste de graissage, un poste de lavage et un bureau. Le téléphone et les toilettes sont mis à la disposition de la clientèle. L'automobiliste y est accueilli par le pompiste, vêtu de son uniforme. Celui-ci vient lui-même servir l'essence et effectue, à la demande, toutes sortes de services : nettoyer le pare-brise, vérifier les niveaux d'huile, la pression des pneus, le bon fonctionnement des phares. L'apparition de nouvelles pompes équipées d'un volucompteur marque un autre progrès, car elles simplifient le paiement en indiquant immédiatement le prix total à payer et le volume servi.

La notion de service connaît une évolution avec le développement des stations libre-service. L'automobiliste doit lui-même se servir des différents postes mis à sa disposition. Le terme de service ne désigne que le fait d'offrir certaines commodités (boutique, sanitaires) à la clientèle.

En conclusion, si le commerce de l'essence, sous différentes formes, a été dominant au XX^e siècle, les futures stations-service passeront peut-être à la distribution de l'énergie électrique, comme le font actuellement les plots qui alimentent les Autolib' dans nos rues.