

Petite histoire de l'automobile en France

Jean Panhard

I. LES ANCÊTRES (JUSQU'EN 1899)

LES grandes découvertes sont souvent méconnues de leurs contemporains. Les pionniers qui ont permis l'origine de l'automobile n'ont pas échappé à ce destin. *Etienne Lenoir* en 1860, *Alphonse Beau de Rochas* en 1862 ou *Nicolas Otto* en 1867 déposèrent dans l'indifférence générale les brevets qui devaient déboucher sur le moteur à explosion que nous connaissons. De même, *Edouard Delamare-Deboutteville* et *Léon Malandin*, s'ils eurent quelque succès avec leur moteur fixe à usage industriel, n'intéressèrent personne avec leur prototype de voiture à moteur à essence.

Cette époque est en pleine effervescence. Attentats anarchistes, affaire des décorations, scandales de Panama, crise du Boulangisme agitent fortement le monde des affaires, celui de la politique, et l'opinion publique tout entière. C'est aussi l'époque de l'expansion coloniale entraînant une dangereuse rivalité des grandes puissances. C'est un moment de grand bouillonnement d'idées et d'inventions et les progrès techniques seront importants : l'automobile en sera sans doute l'un des plus grands, mais bien peu nombreux sont ceux qui la deviennent.

Le clou de l'Exposition de 1889 est sans conteste la *Tour Eiffel* et pourtant un petit événement aura une grande répercussion. *Emile Levassor* y découvre le moteur présenté par *Benz* et *Daimler* qui l'avaient mis au point depuis 1886. Il en parle à *René Panhard* et ils obtiennent la licence de fabrication pour la firme *Panhard et Levassor*. Celle-ci va commencer en 1891 la construction des automobiles à pétrole dans le monde en même temps que *Peugeot* qui abandonnera la vapeur.

Amédée Bollée, *Albert de Dion*, *Serpellet* et bien d'autres restent en effet des adeptes du moteur à vapeur et en équipent les véhicules qu'ils construisent. D'ailleurs le terme de « chauffeur » est utilisé pour désigner le conducteur de ces engins et cet usage aura longue vie. Une troisième source d'énergie est employée également, c'est l'électricité.

Peu à peu cependant les voitures sans chevaux font leurs preuves. Une *Peugeot*, en 1891, parviendra à suivre la course cycliste *Paris-Brest*, ce qui est un exploit ! Une *Panhard* en 1893 fera le trajet *Paris-Nice* dans des conditions jugées tout à fait remarquables.

Ce qui est certain, c'est qu'à ce moment l'impulsion est donnée, l'automobile entre vraiment dans l'histoire des hommes. En 1895,

Albert de Dion, avec quelques amis, fonde l'Automobile-Club de France, société d'encouragement à la manière du Jokey-Club, pour ces nouveaux coursiers que sont les automobiles. C'est le premier club automobile du monde, il sera suivi par beaucoup d'autres. En cette même année 1895 a lieu la course *Paris-Bordeaux-Paris*, première épreuve sportive automobile organisée dans le monde.

En 1898 s'ouvre sur la terrasse des Tuileries à Paris une exposition internationale d'automobiles : c'est le premier Salon de l'Auto du monde qui aura, lui aussi, une longue descendance. Si le président *Félix Faure* n'est pas du tout enthousiasmé par ces voitures « bien laides et sentant bien mauvais », la présence à cette exposition de 77 constructeurs montre à quel point l'automobile gagne du terrain. La même année 1898, *la duchesse d'Uzes* et *Liane de Pongy* étaient les premières femmes à passer le permis de conduire. Si l'opinion ne pouvait voir là qu'une extravagance de ces deux célébrités, c'était aussi le signe que l'automobile commençait à être à la mode...

Toujours en 1898, un jeune homme de 21 ans nommé *Louis Renault* construisait de ses mains sa première voiture dans un appentis de Billancourt et pouvait l'exhiber fièrement à Montmartre le soir de Noël. Quelques mois plus tard, perfectionnant la boîte de vitesses mise au point par *Panhard et Levassor*, il fera breveter la prise directe, invention considérable qui sera reprise par tous les constructeurs.

Enfin l'automobile finissait ce siècle en beauté sur une note d'espoir absolument fou. Le 29 avril 1899, le Belge *Jenatzy*, sur une voiture électrique nommée « La Jamais Contente » équipée de pneus *Michelin*, dépassait la vitesse fabuleuse pour l'époque des 100 kilomètres-heure...

II. LES VÉTÉRANS (1900-1919)

Paris est en pleine agitation : le long des berges de la Seine se monte peu à peu la grande Exposition Universelle de 1900 qui ouvre le XX^e siècle par le triomphe de la Science et de la Technique dans les pavillons des différents pays. Curieusement, l'automobile ne figure pas en tant que telle dans cette énorme manifestation, mais seulement dans un coin de la section carrosserie. Pourtant le parc automobile français compte déjà 4 500 véhicules auxquels on peut ajouter 10 000 motos prouvant la montée de la motorisation. Le mot « automobile » est admis par l'Académie et, après quelques hésitations, on lui donne le

genre féminin.

Le Grand Palais à Paris a été construit pour l'Exposition. En 1901, l'Automobile-Club de France y organise le troisième Salon de l'Auto. Le Grand Palais devient ainsi le temple de l'automobile qu'il restera jusqu'en 1961 et qu'il redeviendra, en 1984, pour fêter les cent ans d'Automobile Française.

En 1902, le Salon de l'Auto est aussi celui de l'éclairage électrique. Deux cent trente mille visiteurs viennent se griser de lumières et d'harmonies. Monsieur *Dufayel* dirige l'orchestre qui se produit à cette occasion et l'on peut y voir aussi le cinématographe de *Gaumont*. Le Salon devient vraiment un grand événement de la vie parisienne.

L'automobile progresse sur le plan technique. Le châssis métallique en tôle d'acier emboutie a été adopté par la majorité des constructeurs. Les moteurs ont un, deux ou quatre cylindres, le quatre cylindres se généralisant vers 1905. Ils ont des soupapes automatiques, ils tournent aux environs de 1 000 tours/minute. Le mouvement est d'abord transmis aux roues par chaînes, puis à partir de 1905 se développent de véritables transmissions. Les brûleurs ont disparu, remplacés par l'électricité. Pour obtenir cette électricité, certains sont partisans des accumulateurs, d'autres préfèrent les magnétos. Les amortisseurs font leur apparition.

Sur le plan sportif, l'automobile soulève l'enthousiasme des foules. Les courses se multiplient et prennent une importance considérable. *Panhard* gagne *Paris-Bordeaux-Paris* et *Paris-Marseille*, de *Dion* *Marseille-Nice*, *Bollée Paris-Dieppe*, *Mors Paris-Berlin* et *Marcel Renault Paris-Vienne*. En 1903, trois millions de spectateurs applaudissent les deux cent cinquante concurrents de la course *Paris-Madrid* qui sera interrompue à la suite d'accidents dramatiques.

La coupe *Gordon-Bennett* devient une épreuve traditionnelle et importante. Conquise par les Anglais en 1902 puis par le Belge *Jenatzy* en 1903, elle reviendra en France en 1904 grâce à *Georges Richard*, le créateur d'*Unic*, et *Henri Brasier*, et elle sera conservée en 1905 grâce à *Théry*.

En 1906, le pneumatique l'emporte définitivement sur la roue élastique, grâce surtout aux succès remportés dans les courses. *Michelin*, qui a popularisé son fameux *Bibendum* dès le premier salon de 1898, domine largement le marché français et commence à installer des usines en Europe et même en 1908 aux Etats-Unis. Les moteurs six-cylindres apparaissent ainsi que l'embrayage à disque ou hydraulique. La vapeur tente un certain retour en force mais qui sera sans lendemain. De plus en plus de gens sont persuadés que l'avenir appartient au moteur à explosion.

En 1908, les constructeurs français produisent près de 35 000 automobiles et ont toujours la première place en Europe mais les constructeurs américains ont largement dépassé tous les autres avec 65 000 voitures produites.

Dix ans après que *Jenatzy* eut dépassé les 100 kilomètres/heure, *Hemery* en 1909 franchit le cap des 200 kilomètres/heure avec une voiture à essence.

III. L'ÉPOQUE « VINTAGE » (1920-1929)

La guerre est terminée. Les hommes politiques, avec plus ou moins de bonheur, essaient par de multiples traités de bâtir la paix. La France panse ses plaies en reconstituant les régions sinistrées et en remettant sur pied sa production industrielle.

Le parc automobile français comporte 120 000 véhicules soit un pour 400 habitants. Aux Etats-Unis, il y a déjà 6 millions d'automobilistes soit un pour 18 habitants. Le retard de l'Europe est considérable.

Un nouveau nom apparaît dans l'automobile. *André Citroën* avait un atelier de taille d'engrenages et pendant la guerre, il créa une importante usine pour la fabrication de munitions. Il applique l'organisation scientifique du travail de *Taylor* utilisée par *Ford*. Il se lance dans la construction automobile. Dès 1919, il présente sa première voiture, la *Citroën type A* qui est le premier exemple européen de construction en série (100 unités par jour en 1919). *André Citroën* veut construire des voitures « populaires » et il sort la 5 chevaux. Mais la concurrence est rude : *quadrillette Peugeot*, *Amilcar*, *KJ de Renault*. Des constructeurs de moteurs d'avions viennent à l'automobile et se disputent le haut de gamme : *Hispano-Suiza*, *Voisin* avec sa 40 ch à moteur V 12, *Fonck* avec un modèle 8 cylindres, *Farman* et ses voitures profilées. La technique aéronautique favorise de grands progrès dans le freinage, les suspen-

sions et au niveau de la ligne des carrosseries.

C'est l'époque des années folles. La Garçonne symbolise l'émancipation de la femme. *Knock* est un triomphe au théâtre et on applaudit *Greta Garbo*, la divine. *Georges Carpentier* a enthousiasmé ses supporters et c'est en 1921 le drame de son échec devant *Dempsey*. Déjà se pose en France le problème de la surproduction de vin et de sucre et déjà on essaie d'utiliser les stocks d'alcool comme carburant pour les automobiles.

Dans un souci promotionnel, *Citroën* lance la *Croisière Noire* avec des véhicules à chenilles mis au point par *Kegresse* (1922-1925). Il est suivi par *Renault* qui envoie ses véhicules six-roues en Algérie et au Sahara, ainsi que par *Berliet*, *Peugeot*, *Delage*, *Bugatti*.

En 1923, l'Automobile-Club de l'Ouest organise pour la première fois l'épreuve des 24 Heures du Mans qui deviendra vite fameuse. Le premier vainqueur est le « tank » *Chenard et Walcker*, une étrange voiture en métal léger aux formes très arrondies qui réalise une moyenne de 92 km/h.

La concentration automobile le long de la Seine atteint une densité encore jamais connue (*Renault* à Billancourt a déjà 28 000 salariés) et sur le plan humain et social se posent des problèmes difficiles. La production augmente lentement : 177 000 voitures en 1925. Mais c'est encore l'époque où ceux qui travaillent à construire les voitures n'imaginent guère qu'ils puissent jamais en être les utilisateurs.

1925 est une année sans Salon de l'Auto car l'Exposition Internationale des Arts Décoratifs mobilise le Grand Palais. L'automobile allie à l'industrie beaucoup de formes de l'art : l'intérieur des limousines devient somptueux avec des frises de portières en laque de *Dunand*, des garnitures en tissu lamé or, des porte-bouquets ou des bouchons de radiateurs signés *Lalique*. Le grand couturier *Poiret* roule dans une *Voisin* aux couleurs d'un clan écossais et *Sonia Delaunay*, grande prêtresse des Arts Décos, a fait décorer sa *Talbot* en jaune et noir pour mieux mettre en valeur ses créations de vêtements et tissus.

En 1926, *André Gide* publie « Les Faux monnayeurs ». En 1927, *Charles Linbergh* réussit la première traversée de l'Atlantique en avion. La même année, les « quatre mousquetaires » français remportent la coupe *Davis* dans une explosion d'enthousiasme.

Au salon de 1926, les voitures 6 cylindres règnent, nettement influencées par la production américaine. En 1927, la « *Tracta* » des ingénieurs *Fenaille* et *Grégoire* captive l'intérêt des spécialistes par des solutions d'avant-garde (traction avant). Dans le domaine du sport, *Delage* sort sa plus belle voiture de course, une 1 500 cm³ 8 cylindres qui, aux mains de *Leroy* et *Benoist*, va s'assurer la maîtrise incontestée de tous les circuits.

En 1928, ce sont les 8 cylindres qui prennent de l'importance avec *Amilcar*, *Chaigneau*, *Brasier*, *Renault*, *Unic*. Cependant, après une recherche forcenée des performances, on accentue davantage les qualités de sécurité et de confort. La suspension est améliorée par les « silent blocks » ; le verre Sécurité va devenir une nécessité ; la fixation des pneus se fait par triangles.

En 1929, la France possède une voiture pour 39 habitants. L'industrie automobile fabrique près de 250 000 voitures, ce qui sera la plus grosse production de l'entre-deux-guerres. En effet, la nouvelle du krach de Wall Street, le 24 octobre, stupéfie tout le monde. Il marquera l'effondrement de la Bourse américaine et surtout le début d'une grande crise économique mondiale.

IV. L'ÉPOQUE POST-VINTAGE (1930-1944)

La crise économique, venant des Etats-Unis, fera aussi des ravages dans une Europe qui avait pu croire l'éviter. En France, les conséquences de cette crise se feront sentir pendant plusieurs années, peut-être un peu atténuées par l'importance que conserve l'agriculture dans le pays. Cependant, les chômeurs sont nombreux et les faillites se multiplient.

Le problème des constructeurs automobiles est donc de s'adapter à cette situation nouvelle en proposant des voitures économiques. En 1929, *Peugeot* lance la 201 qui aura un succès considérable face à ses concurrentes comme la *Mathis Py*, « la voiture qui va étonner l'Amérique », la *Ford* 6 ch ou la *Fiat Balilla* en 1932.

Les Français rêvent aux territoires d'Outre-mer que leur fait mieux connaître l'Exposition Coloniale de 1931. Dans le même sens, *Citroën* lance sa *Croisière Jaune* vers l'Asie en 1931-1932. L'année pré-

cédente, *Mermoz* avait réalisé la première traversée aérienne de l'Atlantique Sud. 1932, c'est aussi l'année où *Jules Romains* publie « Les Hommes de bonne volonté » et *Céline* « Voyage au bout de la nuit ».

Au Salon de l'Auto 1932, c'est un festival de 8 chevaux : *Citroën* présente sa Rosalie qui va accumuler les records à Monthléry (300 000 km à 93 km/h de moyenne). *Peugeot* expose la 301, *Renault* la Monaquatre. C'est une grande année pour les carrosseries que les concours d'élégance mettent encore plus en valeur. Les *Chapron*, *Figoni* et *Falaschi*, *Guillote*, *Millon-Guiet*, *Pourtout* et bien d'autres rivalisent de hardiesse et de créativité.

La crise entraîne la disparition de nombreux constructeurs, dont certains de la première génération : *Ballot*, *Brasier*, *Charron*, de *Dion-Bouton*, *Farman*, *Vermorel*, *Zebre* sont des noms que l'on ne verra plus sur les calendres de voitures...

Cependant, les survivants ne s'endorment pas et les innovations continuent. *Talbot* équipe ses *Fulgur* d'une boîte présélective *Wilson*, d'autres choisissent la boîte *Cotal*, *Bugatti* présente la 57 : 8 cylindres à double arbre à came en tête, avec des carrosseries qui contribueront à la gloire de la marque.

Ce n'est pas seulement sur le plan économique que sévit la crise. Elle entraîne de graves conséquences politiques. En Allemagne, c'est la montée du nazisme. En France, après l'affaire Stavisky, la fièvre monte, témoin les manifestations de février 1934. En Autriche, le chancelier *Dollfuss* est assassiné.

Au salon de 1934, la grande nouveauté est la *Citroën* à traction avant, celle que l'on baptisera tout de suite « la traction », première voiture à carrosserie monocoque intégrale en acier sans châssis. Elle sera construite pendant vingt-trois ans, elle sera la voiture du Président de la République comme elle sera utilisée par de célèbres gangsters !

La même année, *Panhard* bat le record de l'heure avec 215 km/h et *Renault* celui des 48 heures avec une moyenne de 167 km/h.

L'année 1936 est celle des Jeux Olympiques de Berlin ; elle marque le début de la guerre civile espagnole. En France, elle voit le succès du « Front Populaire » qui annonce la semaine de 40 heures et les congés payés.

Le Salon de 1936, malgré tout cela, obtient un grand succès. *Peugeot*, qui avait lancé l'année précédente la 402, techniquement très nouvelle, applique ses innovations à la 302 avec d'autres aménagements : roues avant indépendantes, châssis indéformable. *Renault* continue ses familles de 4 et 6 cylindres et même 8 cylindres avec la Nervastella dont un modèle est présenté par le carrossier *Labourdette*. *Panhard* étonne avec la *Dynamic* à direction centrale et phares encastrés dans les ailes. *Hispano-Suiza* présente la prestigieuse 12 cylindres en V.

Ce salon sera le dernier des grandes nouveautés d'avant-guerre et marque déjà la fin d'une époque. En 1937 et 1938, les gouvernements développent considérablement les fabrications d'armements. Les constructeurs d'automobiles transfèrent une partie importante de leur activité dans ce domaine en fabriquant chars et chenillettes ou véhicules à six roues. De ce fait, les salons de ces années présenteront peu de véritables nouveautés.

Le Salon de 1939 n'ouvrira pas : la guerre l'aura précédé.

Dans le domaine automobile, les chercheurs travaillent et imaginent des solutions de remplacement. Une centaine de constructeurs de gazogène équiperont environ 130 000 véhicules procurant ainsi du travail à un certain nombre d'ateliers et permettant qu'un minimum de transports continue. Des fabrications de voiturettes propulsées par l'électricité furent lancées, comme la *Peugeot VLV*. Ces véhicules permettaient à des catégories prioritaires, des médecins par exemple, de poursuivre leur activité.

La production totale de voitures particulières et véhicules utilitaires tombe à moins de 10 000 en 1944. Beaucoup d'usines sont sinistrées. Il faudra de long mois d'efforts et de reconstruction, après le grand souffle de la Libération, pour que toute l'économie française revive. L'automobile y prendra une place particulièrement importante.

V. L'ÉPOQUE CLASSIQUE (1947-1963)

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la France se relève de ses ruines. La plupart des usines automobiles ont subi d'importants dégâts, l'énergie et les matières premières font défaut, mais il faut pourtant que les constructeurs répondent aux importants besoins du pays en matière de transport.

La production automobile française redémarre en utilisant des modèles d'avant-guerre. Néanmoins, dans les cartons des constructeurs figurent des nouveaux modèles qui ont été étudiés pendant ou juste avant le conflit. Les premiers modèles qui verront le jour seront surtout des véhicules de « petite » taille. C'est ainsi que l'on verra apparaître successivement la 4 CV *Renault*, faisant appel à des moyens de production performants (les machines transfert), la *Dyna Panhard* à carrosserie en aluminium et la *Citroën 2 CV* dans la tradition de l'ingéniosité *Citroën*.

Les années qui suivent 1945 sont caractérisées à la fois par un important besoin de transport et par une disette de véhicules, sans oublier les tickets de rationnement d'essence ou les bons de pneus et de chambres à air ! Un plan de production industrielle de 5 ans est mis en place, assignant à chaque constructeur un secteur d'activité déterminé : aux uns les petites voitures, aux autres les moyennes ; à d'autres encore tel ou tel type de camions, etc.

Cette rigidité ne convient évidemment pas aux constructeurs qui entendent bien proposer à leur clientèle un éventail assez large de véhicules.

Un mouvement en faveur de la « petite » voiture se dessine. Ces voitures, notamment celles évoquées plus haut, remportent en effet un succès rapide auprès du public : il s'agit de véhicules simples, économiques, mais répondant au besoin de motorisation de chacun.

Ces nouveaux modèles initieront la rupture avec les modèles d'avant-guerre. Sur le seul plan esthétique, les véhicules tendent à intégrer au maximum les éléments extérieurs : les marches-pieds et les projecteurs posés sur la carrosserie tendent à disparaître.

Rapidement, le rythme de renouvellement des gammes s'accélère. En 1949, le ticket d'essence disparaît (il réapparaîtra toutefois pour quelques mois au moment de la crise de Suez). La demande d'automobiles ne cesse de croître, la production s'efforce de suivre et dépasse dès 1949 ses niveaux d'avant-guerre. Tour à tour apparaissent de nouveaux modèles, mais cette fois d'une taille plus importante : la *Peugeot 203* en 1948, au moteur de conception très moderne (apte à supporter de hauts régimes), la *Simca 1200* en 1949, la *Renault Frégate* à quatre roues indépendantes en 1950. En 1951, la France produira 22 types de voitures dont 15 sont nouveaux depuis la fin de guerre. A ceux-ci viennent s'ajouter la *Simca Aronde*, la *Panhard Dyna Junior* et la *Ford Vedette*. La gamme de production s'enrichit année après année de modèles de conception moderne, robustes et économiques. La tendance vers des véhicules moins lourds, plus puissants et mieux profilés se poursuit.

En même temps, au cours des années cinquante, on assiste à la disparition de grandes marques de voitures de luxe qui avaient essayé de repartir après la guerre mais qui disposaient de faibles moyens industriels. *Hotchkiss*, *Bugatti*, *Talbot-Lago*, *Salmson* abandonnent l'un après l'autre, leurs voitures ne correspondant plus aux nouvelles exigences du marché.

Progressivement, l'industrie automobile nationale se renforce et se prépare à affronter la concurrence internationale à l'exportation. Parmi les artisans de cet immense effort, cinq firmes se taillent la part du lion : les « trois vétérans », *Panhard*, *Peugeot* et *Renault* récemment nationalisés, la société « quarantenaire » *Citroën* et le jeune groupe *Simca*.

Les années 50 vont montrer une accélération de ces deux phénomènes : apparition de modèles modernes et renforcement des grands constructeurs. En 1954, c'est la fusion entre *Ford* et *Simca*, et, en 1955, *Panhard* se rapproche de *Citroën*. En 1955, la course à la puissance s'affirme : apparaissent tour à tour les *Renault Frégate Etendard*, *Citroën 11 D*, *Simca 1300* et *Peugeot 403*. Avec cette dernière, c'est la première voiture française Diesel de grande série qui voit le jour. La notion de « break » (on parlera plutôt de voitures commerciales ou familiales) se précise également avec la *Simca Marly* et la *Renault Domaine*.

Toutefois, l'année 1955 est marquée par une grande surprise du côté de *Citroën* avec la présentation de la *DS 19* et sa fameuse centrale hydraulique. L'année suivante apparaît la *Dauphine* avec laquelle la *Régie Renault* se lance à l'assaut des Etats-Unis. Autre surprise pour les automobilistes : la vignette est créée.

Durant toute cette période, les innovations foisonnent. Souvent initiées sur un modèle, elles se généralisent par la suite aux modèles concurrents. Sans vouloir être exhaustif, on peut rappeler l'apparition de l'embrayage automatique à commande électro-magnétique, les freins à disque à l'avant ou les pneus à carcasse radiale de *Michelin*.

Progressivement, la France oublie la période difficile de l'après-

guerre. En plus de sa fonction utilitaire, l'automobile s'enrichit de ses qualités techniques et de sa valeur esthétique. Pour les constructeurs, il ne s'agit plus seulement de produire en quantité pour répondre à la demande, mais également d'offrir des véhicules extrêmement attrayants. Cette mutation va permettre aux marques françaises de passer avec succès le test de l'ouverture des frontières du Marché Commun. La France perd ses colonies et se tourne davantage vers l'Europe. L'industrie française exportera ainsi dans la Communauté Européenne 45 000 véhicules en 1957, 138 000 en 1959 et 288 000 en 1963. La barre du million de véhicules produits annuellement est franchie en 1958.

Il est indispensable de souligner que l'industrie automobile française a fait à cette époque un effort vraiment extraordinaire pour exporter une partie de sa production. Les résultats seront remarquables puisque la part de l'exportation représentera plus de 50 % de la production.

Le début des années 60 est marqué par l'apparition de modèles nouveaux qui rencontrent un énorme succès et qui marquent une étape nouvelle dans l'évolution de la conception des véhicules. Ainsi sont lancées tour à tour la *Peugeot 404*, les *Simca 1000, 1300 et 1500*, la *Citroën Ami 6*, la *Panhard PL 17*, la *Renault 4*, la *Renault 8* qui pourront circuler sur les premiers kilomètres d'autoroute. Ils préfigurent pour l'essentiel les véhicules actuels. N'est-il pas symptomatique de constater d'ailleurs que deux véhicules apparus durant cette époque, à savoir la *Citroën 2 CV* et la *Renault 4*, sont toujours en vogue aujourd'hui ?

VI. L'ÉPOQUE CONTEMPORAINE (1964-1976)

Au cours des années 60, la France connaît une ère de prospérité et de stabilité. C'est l'époque de la croissance économique à laquelle participe pleinement l'industrie automobile française. La société industrielle arrive à maturité, mais il s'agit aussi d'une société de consommation. L'élévation générale du niveau de vie permet à l'ensemble de la population de jouir rapidement des « biens de consommation durables » au premier rang desquels trône l'automobile. Celle-ci, à la fois outil de travail et objet de plaisir, pénètre dans tous les milieux. « Les Français aiment la bagnole », disait Georges Pompidou. Le développement des échanges internationaux et tout d'abord l'avènement du Marché Commun permettent aux modèles français de remporter un grand succès à l'exportation.

La production annuelle dépasse les 2 millions de véhicules en 1969, les 3 millions en 1972.

Cette époque moderne verra le renforcement de l'industrie automobile française, quatre grandes marques assurant l'essentiel de la production de voitures : *Citroën* (qui a repris *Panhard*), *Peugeot*, *Renault* et *Simca* (aujourd'hui *Talbot*). Est-ce à dire qu'il s'agit de l'époque de l'uniformité, du choix limité ? Certainement pas.

Les constructeurs proposent en effet des gammes complètes et largement structurées en plusieurs catégories (économique, inférieure, moyenne inférieure, moyenne supérieure, supérieure et luxe). Pour se maintenir sur le marché français et à l'exportation (la moitié de la production est exportée), ils doivent s'efforcer d'être présents sur la plupart des « créneaux » du marché. En outre, ils doivent aller à la rencontre des désirs du client ; les différents types de versions, de couleurs de carrosserie, d'options, de motorisation, de transmissions, etc., permettent de contenter la plupart des automobilistes et de lutter contre les risques d'uniformité. Progressivement, les nouveaux modèles de voitures sont proposés en plusieurs variantes : deux ou trois volumes (c'est-à-dire avec hayon ou avec coffre traditionnel), avec des versions Diesel, à boîte automatique, à direction assistée, etc.

La plupart des modèles lancés sur le marché constituent tous d'excellentes synthèses (confort, tenue de route, performances...) ; des innovations au niveau de la conception ou une avance technique permettent de creuser l'écart avec la concurrence. On peut ajouter que ces synthèses deviennent d'autant plus difficiles à réaliser que les contraintes extérieures se multiplient : réglementation techniques, prix de revient, esthétique... sans oublier la contrainte commerciale qui se renforce puisqu'il faut aller davantage à la rencontre du client.

Sur le plan technique, la traction avant s'impose, notamment sur les véhicules à basse ou moyenne cylindrée. Le positionnement du moteur à l'arrière du véhicule disparaît sauf sur des voitures de sport. Le véhicule lui-même est conçu comme une caisse autoportante. De nouveaux matériaux tendent à se généraliser : l'aluminium pour des pièces

de carrosserie ou des moteurs, les matières plastiques pour les aménagements intérieurs ou les éléments de protection, etc. Plus tard, ce sera au tour de l'électronique de s'intégrer au véhicule.

Au cours de ces douze années, on verra apparaître des véhicules particulièrement brillants que l'on peut encore apercevoir, pour la plupart, dans nos rues ou sur nos routes ; sans vouloir être exhaustif, on peut au moins se rappeler l'apparition chez *Citroën* des *Dyane*, *GS*, *SM* ; chez *Peugeot* des *204*, *304* et *504* ; des *Renault 5*, *6*, *12* et *16*, des *Simca 1100*, *1301*, *1501*, etc.

La création d'une voiture n'est plus vraiment le fait d'un concepteur unique mais plutôt celui de nombreuses équipes travaillant chacune dans sa spécialité autour d'un cahier des charges, sans oublier les études menées par les fabricants d'équipements ou les grands fournisseurs. La conception du véhicule est en outre liée aux techniques de fabrication employées. Lorsqu'un nouveau modèle apparaît, la paternité revient donc à des milliers d'hommes qui ont travaillé quatre ou cinq ans durant à son élaboration.

N'oublions pas toutefois que, en marge des grands constructeurs, subsistent encore des entreprises qui ont su préserver leur identité, soit en se spécialisant dans la production en petite série de véhicules spécifiques, soit en proposant des carrosseries spéciales pour des véhicules existants. C'est ainsi que des sociétés comme *Heuliez*, *Chausson*, *Ligier* ou *Matra* poursuivent leurs activités. Toutefois, les énormes moyens, tant techniques que financiers, nécessaires à la mise au point d'un nouveau modèle amènent ces sociétés à utiliser des organes produits par les grands constructeurs.

La fin des années 60 verra, d'une certaine façon, une interrogation sur l'impact qu'exerce l'automobile sur la société. Dans la lignée de mai 68, où la société industrielle sera sur la sellette, puis du retour à la nature avec le courant écologiste des années 70, certains soulignent les nuisances que peut engendrer la circulation automobile, notamment dans les villes. Les constructeurs réagiront rapidement en axant encore davantage leurs efforts au sujet des émissions de gaz polluants, de la sécurité (active et passive), de la limitation du bruit des véhicules.

Le premier choc pétrolier de 1973 mettra, de plus, en avant la nécessité de proposer des véhicules économes. Les marques françaises en tireront un certain avantage, y compris à l'exportation, car les prix des carburants ayant toujours été assez élevés dans notre pays (par le biais de la fiscalité, notamment), les constructeurs avaient depuis longtemps poursuivi leurs recherches dans le domaine des économies d'énergie (véhicules aérodynamiques et légers, moteurs optimisés, cinquième vitesse).

Ces problèmes auxquels l'automobile a su apporter des réponses adéquates ne mettront d'ailleurs pas en cause l'engouement qu'éprouvent pour elle les Français. Outil de travail, moyen de déplacement pour les loisirs (pour les vacances et les week-ends) ou la vie courante (entre autres pour ceux qui vivent loin des villes), l'automobile s'est imposée définitivement dans notre mode de vie comme un besoin... besoin d'ailleurs doublé d'un plaisir certain de conduire pour la majorité des automobilistes.