

POUR UNE HISTOIRE DE L'AUTOMOBILE INSÉRÉE DANS LA SOCIÉTÉ (FRANÇAISE)

Par Dominique Lejeune, Prof Dr Dr

Schématiquement, l'histoire des constructeurs automobiles voit, d'après Jean-Louis Loubet, se succéder le temps des pionniers (jusqu'en 1914), le temps des ingénieurs (± années 20), le temps des crises (1929-1945), le temps de la production de masse (1945-1955), la notion ayant été inventée par Henry Ford et imaginée pour la France par André Citroën dans les années 20, le temps des vingt glorieuses (1955-1974), le temps des illusions (1974-v. 1982) et le temps du renouveau (v. 1982-) ?

La voiture est pour beaucoup d'hommes un **objet d'identification narcissique et virile**. Mais en ce début du XXI^e siècle, certains conducteurs se « féminisent » et adoptent un comportement beaucoup plus désinvesti : pour eux, la voiture n'est plus un objet d'identification, elle devient purement fonctionnelle. La conductrice montre, en général, un attachement à son véhicule beaucoup moins fort que celui de l'homme. Elle a moins besoin de prouver sa puissance. Elle place sa fierté ailleurs !

La révolution du début du XXI^e siècle : voitures connectées, moteurs électriques, voitures autonomes, véhicules loués, etc.

Les **voitures de chef d'État** ? Les Renault 40 CV de la présidence de la Troisième République française entre 1920 et 1928, les nombreuses Mercedes 600 Landulet, la Lincoln Continental, la Cadillac Fleetwood, la Delahaye carrossée, les Chrysler avec porte-fusils de la Guerre froide, bien sûr à l'Est les ZIL soviétiques. Mais au début du XXI^e siècle, les longues limousines découvrables qui marquaient le prestige de la fonction de chef d'État n'ont plus la cote : l'heure est à la sécurité.

I. PÉRIODISATIONS DE L'HISTOIRE DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE

1°) Celle de la révolution automobile

□ J.-P. Bardou, J.-J. Chanaron, P. Fridenson & J.M. Laux, La révolution automobile, Albin Michel, coll. « **L'aventure humaine** », 1977, 385 p. (concerne le monde entier) : les grandes phases (trois grandes parties) : genèse d'une révolution, diffusion de la révolution, la révolution au pouvoir

□ genèse d'une révolution : les premiers constructeurs, défaite des voitures à vapeur et des voitures électriques, expansion du marché et innovations dans la production à la Belle Époque

□ diffusion de la révolution : la Première Guerre mondiale « nourricière », la domination américaine, des temps difficiles avec la crise, l'automobile dans la « guerre totale », (la Deuxième Guerre mondiale)

□ la révolution au pouvoir : l'automobile devient universelle, progrès technique et subordination de l'innovation, restructurations, de nouveaux aspects des relations industrielles, enfin, l'automobile en question

2°) Celle de Jean-Louis Loubet

□ J.-L.Loubet, Histoire de l'automobile française, Seuil, coll. « L'univers historique », 2001, 576 p. : plan plus complexe, mais sans doute plus classique :

- **le temps des pionniers (jusqu'en 1914)** : les types de sources d'énergie, le sport, les salons, les marchés, la fin des pionniers et la naissance de l'ère industrielle de l'automobile, qui passe de l'artisanat expérimenté à l'industrie

- le temps des ingénieurs (± années 20) : le rôle de la Première Guerre mondiale, la reconversion d'après-guerre, l'émergence de trois grands producteurs (Citroën, Peugeot et Renault), le modèle américain de la production de masse (six millions d'Américains sont en 1919 propriétaires d'une voiture) s'impose peu à peu en Europe (Citroën, le premier, s'engage dans cette voie, malgré la défiance des banquiers),

- le temps des crises (1929-1945) : les constructeurs en crise, la faillite de Citroën, les sorties de crise, la pénétration des sociétés étrangères en France, les aspects sociaux de la crise des années 30, la Seconde Guerre mondiale.

- N.B. : production 1929 : France : 253 000 voitures, 1931 : 145 000 ! 1932 : 130 000 ! 1934 : 142 500 ;

- production 1933 :

* États-Unis : 1,6 millions de voitures ; Grande-Bretagne : 220 000 ; France : 140 000

* Allemagne : 80 000 ; Italie : 30 000 ; URSS : 9 500 ; Tchécoslovaquie : 9 000 ;

- parcs 1933 : France : 1 448 000 voitures ¹ ; Grande-Bretagne : 1 210 000 ; All. : 510 000

- le temps de la production de masse (1945-1955), la notion ayant été inventée par Henry Ford et imaginée pour la France par André Citroën dans les années 20 : les rapports avec l'État, dont la nationalisation de Renault et la planification, l'influence des États-Unis, le marché de masse, l'automobile produit de consommation et les gammes, les grèves, les fusions d'entreprises

- le temps des vingt glorieuses (1955-1974) : les marchés de masse (dont l'exportation) et leurs conséquences, la construction européenne, les implications mentales de la notion de gamme, le modèle social de l'automobile française, le rôle dans l'aménagement du territoire

- le temps des illusions (1974-v. 1982) : les chocs pétroliers, le marché français placé devant la crise de l'automobile, les changements structurels, l'influence du Japon (les

¹ Soit moins que la production américaine de l'année !

« cercles de qualité », la suppression des stocks, etc.), le malaise ouvrier, le ralentissement de l'innovation, les effondrements du début des années 1980

- le temps du renouveau (v. 1982-) : de nouveaux dirigeants, de nouvelles obsessions (le « zéro défaut », le diesel, l'exportation, etc.), les grèves, les changements dans les gammes et les images, les batailles à l'international, la privatisation de Renault, la Chine devient le premier marché mondial (24,6 millions de ventes en 2015, devant les États-Unis : 17,5)

3°) Concentration et autres constantes

□ **S'associer, se concentrer est une vieille pratique américaine, témoins les fameuses Big Three (General Motors, Ford et Chrysler).** En France, Vichystes, planistes et entrepreneurs de l'après-guerre se posent la question. En 1961 encore l'Europe — un marché ± la moitié de celui des États-Unis — compte 15 constructeurs de taille internationale, dont 5 en Grande-Bretagne, 4 en France et autant en Allemagne occidentale, 2 en Italie. Le développement de la production de masse, la nécessité de regrouper les potentiels et la montée en puissance de la CEE rendent évidente la nécessité de la concentration mais en fait celle-ci a été lente : en France, il faut attendre la constitution progressive de l'association Renault-Peugeot (qui n'est pas une fusion), au milieu des années 1960, pour voir enfin la première réalisation de grande envergure, dépassant la taille de l'union Citroën-Panhard des années 50. Le déclencheur, au fond, a été la stratégie de développement hors norme de Simca à Poissy. Puis ce sera la constitution d'une sorte de General Motors à la française, avec PSA, née grâce à l'effondrement de Citroën.

□ **Pour l'industrie automobile française, les Trente Glorieuses, c'est le temps de la concentration** dans un contexte de production de masse, et comme écrit dans le chapitre IV de l'un de ses livres Jean-Louis Loubet 2 :

« Dès les années 1950, la France est le deuxième pays constructeur en Europe, d'abord derrière le Royaume-Uni, plus tard derrière l'Allemagne. Le paysage automobile français poursuit l'évolution amorcée depuis les années 1930 avec la domination des grandes marques de voitures légères — Citroën, Peugeot, Renault, Simca — , les trois spécialistes du poids lourd — Berliet, Saviem, Unic. La palette se réduit inexorablement : des 33 noms survivant à la guerre, seuls 24 demeurent actifs en 1951, 16 en 1956 dont 5 fabriquant moins de 500 véhicules par an. L'automobile française se concentre, tout en battant ses records de production. [...] La course est lancée, avec des chiffres de plus en plus importants. [...] La progression de toute la profession se compte au rythme annuel de chaque million de voitures produit : le premier million est atteint en 1958, le deuxième en 1966, le troisième en 1971. »

□ **On observe dans l'industrie automobile à la fin du XXe et au début du XXIe siècle un mouvement de concentration, avec des phases d'accélération et des périodes de ralentissement** du phénomène. Ainsi en 1998, un nouvel élan s'amorce avec la fusion de l'allemand Daimler (Mercedes) et de l'américain Chrysler (DaimlerChrysler). Il s'accélère dans les années qui suivent avec le rachat de Volvo par Ford, l'entrée de Renault dans le capital de Nissan (44,4 %), le renforcement des partenariats de General Motors au Japon et la prise de participation à hauteur de 20 % du même General Motors dans Fiat. En 2000,

2 J.-L.Loubet, *Histoire de l'automobile française*, Seuil, coll. "L'univers historique", 2001, 569 p. Début du chapitre V, pages 277-278 pour la citation.

DaimlerChrysler achète un tiers du capital du japonais Mitsubishi (pour le revendre en 2005), Volkswagen un tiers également du fabricant suédois de camions Scania. Ces regroupements, quelle que soit leur forme (fusions, prises de participation, rachats, etc.), répondent à la même logique : pour survivre, les constructeurs doivent être mondiaux. On parle de « taille critique », au-dessous de laquelle un constructeur ne serait plus viable : peut-être une production de 4 millions de véhicules par an ? La grande taille permet en effet des **économies d'échelle**, car les constructeurs doivent supporter des investissements de plus en plus lourds : au début du XXI^e siècle un nouveau modèle coûte à son constructeur entre 1,5 milliard et 2,2 milliards d'euros, un nouveau moteur plus d'un milliard d'euros, ce qui est énorme par rapport au coût d'une nouvelle voiture et force à l'utiliser longtemps et sur de nombreux véhicules. Les coûts de « recherche et développement » ont littéralement explosé à la charnière des deux siècles. Abrégée en « R et D ».

□ Parallèlement, les législations deviennent plus contraignantes, notamment parce qu'elles imposent pour la fin de la première décennie du XXI^e siècle des consommations moyennes plus faibles, qui pénalisent les constructeurs de grosses voitures. Ceux-ci ne peuvent pas envisager l'avenir sans absorber des petits producteurs de petites voitures, plus économes en carburant. De plus, la plupart des grands constructeurs cherchent à être **présents sur les trois grands marchés automobiles essentiels que sont l'Europe, l'Amérique du Nord et le Japon**. Une couverture du marché mondial permet de faire face aux à-coups conjoncturels, en jouant sur les différences entre les continents. Cependant, les parts de marché sont de plus en plus difficiles à maintenir. En 1969, les trois premiers constructeurs mondiaux fabriquaient une voiture sur deux. Mais en 2000, ils ne représentent plus que 36 % du marché. General Motors, le numéro 1 mondial (8,5 millions de véhicules produits en 1999), détenait dans les années 60 près de 50 % du marché américain, contre moins de 30 % en 1999 ³. En 2014, General Motors a vendu 9,92 millions de véhicules dans le monde (en hausse de 2 % par rapport à 2013).

□ Toyota et Honda ont installé dès les années 1980 des usines en Amérique du Nord, compensant ainsi la chute de leurs ventes au Japon : en 1999, les trois quarts des bénéfices des deux constructeurs japonais provenaient de leurs activités aux États-Unis. PSA Peugeot-Citroën s'est installé, lui, en Amérique latine. **S'allier avec un constructeur d'un autre pays** permet de mettre la main immédiatement sur de nouvelles parts de marché, sans s'encombrer d'une augmentation de la capacité de production. On peut pénétrer les « niches » nationales, en rachetant des marques de luxe, c'est ce que Ford a fait un temps avec Jaguar et Volvo, Volkswagen avec Bentley et Bugatti, General Motors avec Lancia. Le mouvement de concentration connaît pourtant des ratés. Ainsi, l'échec de la fusion entre BMW et Rover en 2000, car BMW a été incapable de générer des économies d'échelle en mettant en commun des plates-formes et n'a pas voulu rénover la vieille marque britannique.

³ 44,6 % en 1980, 41 % en 1985, 35,7% en 1990, 33 % en 1995, 28,3 % en 2000, 26,4 % en 2005.

Il a englouti 6 milliards d'euros dans l'aventure ! Quatre ans après le divorce, les deux constructeurs connaissent des destins diamétralement opposés : BMW est au sommet de sa gloire, en revanche Rover a un avenir sombre. Son niveau de production ne lui a pas permis de vivre longtemps seul : Rover a disparu en 2005.

□ La charnière entre les deux siècles est jalonnée de divorces plus ou moins réussis ou plus ou moins spectaculaires. De Renault-Volvo à DaimlerChrysler-Mitsubishi, en passant par BMW-Rover, les fusions, théoriquement idéales, s'avèrent dans certains cas si compliquées à mener que les entreprises préfèrent se séparer de façon plus ou moins amiable. Ce fut le cas de Daimler et de Chrysler en 2007. Donc, pas la panacée !

□ Deux grands principes poussent les constructeurs à fusionner : la taille critique et la complémentarité en termes d'offre et d'implantation géographique ; en 1990, Volvo et Renault ont pensé résoudre les deux problèmes en même temps. Fiat et GM, qui divorcèrent en 2005, DaimlerBenz et Mitsubishi ont aussi cru aux vertus de la fusion...

□ Le développement international reste le meilleur amortisseur face à une conjoncture faiblissante. Les constructeurs japonais en sont le meilleur exemple. Alors que l'économie nipponne n'en finit plus de s'enfoncer dans la crise, Toyota, Honda et Nissan sont les trois constructeurs généralistes les plus rentables au monde. Pourquoi ? Ils ont su s'implanter durablement aux États-Unis, où ils réalisent entre la moitié et les trois quarts de leurs bénéfices.

□ Une nouvelle concentration sembla devenue nécessaire face à la terrible crise de 2008-2009 : General Motors et Chrysler annoncèrent le 10 octobre qu'ils envisageaient de fusionner, ce qui aurait été considéré quelques années plus tôt comme le mariage de la carpe et du lapin. Puis très vite cette rumeur fut remplacée par celle de la possible faillite du géant américain, qui appela à l'aide l'État fédéral en novembre. Et enfin, en mai 2009, c'est Fiat qui entra au capital de Chrysler, à hauteur de 20 %, en espérant s'emparer d'Opel, propriété de GM depuis 80 ans, qui finalement décide de garder sa filiale allemande. Puis, en mars 2010, c'est... le chinois Geely, fondé en 1986 mais produisant des voitures depuis 1998 seulement, qui rachète Volvo. Sans fusion, Renault-Nissan s'associe à Daimler, champion des mariages ratés, en 2010. Fiat rachète 100 % de Chrysler au 1^{er} janvier 2014

□ Nissan met la main sur Mitsubishi en mai 2016, en y prenant 34 % du capital, avec droit de désigner le président

D.Lejeune, "Pour une histoire de l'automobile...":

Les principaux exemples de groupes, marques et participations

□ General Motors : fin du siècle : 8,5 millions de véhicules produits sous les marques Chevrolet, Buick, GMC, Pontiac, Cadillac, Opel, etc. (9,6 à 9,9 millions en 2014).

Participations dans Saab (Suède, 50 % en 1989, 100 % en 2000), Isuzu (Japon, 49 % en 1998), Suzuki (Japon, 10 % en 1998), FujiHeavy (Japon, 20 % en 1999), Fiat (Italie, 20 % en 2000-2005), Daewoo (Corée, 2001). Mais en 2006, après 80 ans de règne sans partage sur l'automobile mondiale, malgré une progression (faible) du nombre de véhicules produits, GM perd sa place de numéro un au profit du japonais Toyota. Puis les ventes chutent de façon drastique en 2008-2009, avec une faillite déclarée le 1^{er} juin 2009 : GM devient une société **d'économie mixte**, avec participation majoritaire de l'État américain, ô horreur !

□ Ford (États-Unis) : fin du siècle : 7,4 millions de véhicules produits sous les marques Ford, Lincoln, Mercury, etc. (6 à 6,32 en 2014). Participations dans Aston Martin (Grande-Bretagne, 100 % en 1987, mais vente en 2007), Jaguar (Grande-Bretagne, 100 % de 1990 à 2008, vente en 2008 au groupe indien Tata), Mazda (Japon, 33,4 % en 1996), Volvo (Suède, 100 % en 1999)

□ DaimlerChrysler (7 mai 1998) : fin du siècle : 5,5 millions de véhicules produits sous les marques Mercedes, Chrysler, Mitsubishi, Jeep, Dodge, Plymouth, Smart, etc. Participations dans MCC Smart (France, 50 % en 1993, 100 % en 1998), Mitsubishi (Japon, 34 % en 2000-2005). Éclatement en 2007, Daimler revendant Chrysler à un fonds américain. 2,53 millions pour Daimler en 2014.

□ Toyota : fin du siècle : 5,5 millions de véhicules produits sous les marques Toyota et Lexus. 10,23 à 10,5 millions en 2014. Participations dans Hino (Japon, 1997), Daihatsu (Japon, 1998). Devenu en 2003 (6,5 millions de voitures), en dépassant Ford, le 2^e constructeur mondial. Ravit à General Motors la première place en 2007, en portant sa production mondiale à près de 10 millions de véhicules.

□ Volkswagen : fin du siècle : 5,1 millions de véhicules produits sous les marques VW, Audi, Seat. Participations dans Skoda (République tchèque, 1990), Bentley (Grande-Bretagne, 1998), Lamborghini (Italie, 1998), Bugatti (Italie, 1998), Scania (Suède, 34 % en 2000). En 2011 VW absorbe Porsche, dont il prendra 42 % du capital. >>> 9,9 à 10,14 millions de véhicules en 2014 !

□ Renault-Nissan : fin du siècle : 4,7 millions de véhicules produits sous les marques Renault et Nissan (la marque japonaise étant légèrement majoritaire, au moins les premières années). Participations dans Dacia (Roumanie, 1999). 7,9 à 8,47 millions en 2014. 5 millions pour le seul Nissan en 2015-2016 ?

□ Hyundai-Kia : 7,71 à 8 millions de véhicules en 2014. Kia racheté en 1998. HK est le 1^{er} employeur de Corée du Sud

- PSA : 2,5 millions de véhicules produits sous les marques Peugeot et Citroën, puis en 2004 3,3 millions, 2,94 en 2014
- Honda : 2,4 millions de véhicules produits sous les marques Honda et Acura. 3 millions de véhicules en 2003, 4,36 à 4,5 en 2014.
- Fiat : environ deux millions de véhicules en 2006, soit un net redressement après plusieurs années de difficultés. Avec Chrysler, 4,75 à 4,9 millions en 2014.
- BMW : 750 000 véhicules produits. Participations dans Rolls-Royce (Grande-Bretagne, 1999). Rover a été revendu en mars 2000 à Ford, qui l'a revendu en 2008 à Tata. BMW = 2,12 millions en 2014.
- Suzuki : 2,88 à 3 en 2014
- Mitsubishi : un million seulement. Rachat par Nissan en 2016

□ D'autre part, se pose la question de l'éventuel poids de certaines dynasties industrielles familiales. Quatre familles régnaient sur une bonne partie de la construction automobile européenne à la fin des années 1980. Au Nord, les Wallenberg contrôlaient la moitié de l'industrie suédoise, dont, dans l'automobile, Saab et Scania, rivaux directs de Volvo. Les Agnelli avaient concentré l'industrie automobile italienne : Fiat, Lancia, Autobianchi, Ferrari, Alfa Romeo. Les Peugeot, après avoir repris Citroën, difficile à digérer, après avoir coûteusement intégré Chrysler Europe — l'ancien Simca, racheté en 1978 — dans le réseau Peugeot, avaient réussi à constituer un groupe, PSA, de taille équivalente à Renault. Enfin, la discrète famille Quandt, qui avait bâti sa fortune en collaborant activement avec le régime hitlérien, possédait BMW, le seul constructeur automobile mondial à n'avoir jamais perdu d'argent depuis sa création. En dix ans, cette sorte de « modèle » **s'est réduit**. Les Wallenberg ne sont pas parvenus à s'emparer de Volvo ; au contraire, ils ont été contraints de revendre Saab à General Motors et Scania à Volkswagen. Les Agnelli sortent lentement de l'histoire automobile italienne en vendant 20 % de Fiat à General Motors et en investissant dans d'autres secteurs industriels. Les Quandt ont battu en retraite rapidement après avoir pris le contrôle de Rover et Land-Rover, se repliant sur leur BMW, marque unique certes, mais dotée d'une dimension mondiale. PSA reste un cas unique de constructeur doublement généraliste, Peugeot et Citroën étant directement concurrents.

Supplément Concessionnaire si temps :

□ En France, l'automobile est le seul produit qui bénéficie d'une réglementation spécifique concernant sa distribution. La distribution automobile est en effet régie par deux principes : la sélectivité et l'exclusivité. Les constructeurs choisissent leurs distributeurs selon des critères décidés par eux seuls. Ils peuvent refuser de vendre leurs voitures à tel ou tel revendeur ; ils peuvent aussi refuser aux distributeurs qu'ils ont agréés de céder les véhicules à un autre revendeur non agréé. En contrepartie de la sélectivité, les constructeurs assurent à leurs distributeurs une exclusivité territoriale et ceux-ci s'engagent à ne pas vendre en dehors de leur territoire.

□ Les concessionnaires sont des entreprises indépendantes liées par un contrat de **distribution avec le concédant, constructeur national ou importateur d'un fabricant étranger**. Ils assurent la vente et la maintenance de véhicules achetés au constructeur, qu'ils revendent à leurs agents et aux réparateurs indépendants. Il en existait 4 371 en 2000 en France. Le système des concessions permet aux constructeurs automobiles de choisir leurs distributeurs sur des critères décidés par eux seuls et de leur accorder ensuite l'exclusivité sur un territoire. Outre l'interdiction de vendre à des revendeurs non agréés par les constructeurs, la politique rigide pratiquée par ceux-ci en matière de marges et de primes — une marge fixe pour chaque véhicule vendu et une prime en fonction de la

réalisation de certains objectifs de vente — restreint l'espace de manœuvre financière des distributeurs.

□ La réglementation de la distribution automobile en Europe a été en 2000 jugée par la Commission européenne trop favorable aux constructeurs, aux dépens des consommateurs. Bruxelles entend favoriser des **formes de distribution aujourd'hui interdites** ou pratiquées via les grandes surfaces et Internet ou encore des concessions multimarques, comme aux États-Unis, où elles sont toutes-puissantes. CarMax, l'un des géants américains, aligne dans ses quarante magasins des véhicules Daimler-Chrysler, Nissan, Mitsubishi, Toyota, Ford, General Motors et BMW ! Un autre grand de la distribution américaine, Sonic Automotive, représente 31 marques dans 173 magasins. En Grande-Bretagne, de nouveaux réseaux sont déjà apparus.

□ Le jeudi 25 juillet 1957, les ouvriers de la chaîne de finition de la TAV et qq cadres du service commercial de Citroën organisent une petite cérémonie d'adieu avant de remettre les clés de **l'ultime Traction**, une familiale, à Monsieur Dufour, concessionnaire de Saint-Malo, qui avait vendu la première 11 familiale en 1934 !

II. CONDUCTEURS ET CONDUCTRICES

1°) Des ménages acheteurs

□ les fines études de J.-L.Loubet montrent toutes que les constructeurs se sont constamment souciés du **pouvoir d'achat**, des habitudes, voire des catégories sociales (cf. la 2 CV dans les années 50)

□ importance historique du crédit

□ Dans son ouvrage dithyrambique sur la nouvelle usine Simca de Poissy, intitulé tout simplement *Simca-Poissy*, Henri-Théodore Pigozzi (1898-1964) a ce paragraphe sur l'acheteur de 1959 : « M. Durand ou M. Dupont ne veut plus d'un simple engin de locomotion qui le transporte d'un point à un autre pour ses affaires ou son plaisir. Il désire une voiture qui lui plaise, où il fasse bon vivre, qui ne soit pas celle de son voisin, une voiture enfin dont le prix d'achat et les frais d'entretien ne dépassent pas le niveau de ses possibilités. » 4

□ Dans un des sketches de la grande comédie italienne de Dino Risi (1916-2008) *Les Monstres* (1963), ***L'Inauguration***, on voit un acheteur de Fiat 600 — joué par Ugo Tognazzi — venir prendre livraison de sa nouvelle voiture, flambant neuve, en décorer le tableau de bord d'un Saint-Christophe et des photos de ses enfants, sortir en soubresauts du garage, et « l'inaugurer », l'étreindre, en chargeant une prostituée !

□ À la fin du XXe et au début du XXIe siècle, les gammes de voitures se sont embourgeoisées en Europe de l'Ouest, où une partie de la population n'a presque plus accès au marché du neuf, à cause de l'augmentation des prix. Statistiquement, les moins de 35 ans ne cessent de reculer parmi la clientèle des véhicules neufs.

2°) Conducteur

□ La voiture est longtemps pour beaucoup d'hommes un **objet d'identification narcissique** et virile. Mais en notre début du XXIe siècle, certains conducteurs se « féminisent » et adoptent un comportement beaucoup plus désinvesti : pour eux, la voiture n'est plus un objet d'identification, elle devient purement fonctionnelle.

□ Pierre & Yves Guédon, Manuel pratique du *conducteur d'automobiles*, J.Fritsch, 1897, 316 p. : « Une nouvelle religion nous est née — la religion de l'automobilisme, dont je fus, dès la première heure, l'un des croyants fidèles, mais dont vous êtes, vous autres, les apôtres et les servants, les ministres et les prêtres. » (Émile Gautier, préface, début)

□ Multiples **travaux d'entretien de la voiture**. Comme le dit et le répète le catalogue Cottin & Desgouttes de la Belle Époque « Nous recommandons à nos clients de toujours rouler sur des pneumatiques toujours bien gonflés » !

4 H.-T.Pigozzi, *Simca-Poissy*, Simca éditeur, 1959, 201 p., p. 10.

□ Les stéréotypes nationaux reculent lentement mais sûrement (?). Pierre Daninos notait en 1954 dans *Les carnets du major Thompson* 5 :

« Les Anglais conduisent plutôt mal, mais prudemment. Les Français conduisent bien, mais follement. »

et il ajoutait finement :

« Le citoyen paisible qui vous a obligeamment invité à prendre place dans sa voiture peut se métamorphoser sous vos yeux en pilote démoniaque. » 6

□ Puis, plus loin, il notait :

« Les Français passent leur temps sur la route à se demander s'ils ne sont pas fous et trouvent presque aussitôt quelqu'un pour leur confirmer qu'ils le sont. » 7

□ importance de la publicité

□ le mot de « chauffeur » :

- Le mot fut longtemps précurseur puis synonyme de conducteur. La correction est indispensable, ce que montrent bien les multiples conseils donnés à la Belle Époque, comme celui-ci :
- « Un moyen commode pour utiliser les vieux gants blancs comme gants de conduite » : « « Quand nous disons vieux gants blancs, nous visons ces gants qu'il est impossible de porter comme gants blancs au bout de fort peu de temps, parce que les moindres taches paraissent beaucoup et résistent généralement aux nettoyages classiques. On n'a qu'à les teindre bien simplement en gants couleur tan, et on pourra alors s'en servir sans paraître étrange pour conduire une automobile, une motocyclette, ou même une voiture ordinaire, ou pour monter à simple bicyclette. [Suivent 5 opérations, pas très simples, qui partent de deux couleurs d'aniline pour arriver à la « gomme adragante »]. » 8
- Il reste de tout ceci les chauffeurs de voitures de luxe de location pour les mariages. Des Rolls, avec des chauffeurs (en anglais dans le texte) formés par Rolls dans sa School of Instruction, fondée en 1992 et installée dans l'ancienne usine de Crewe (près de Manchester, dans le Cheshire) et à laquelle ne peuvent s'inscrire — en principe — que les propriétaires de Rolls et leurs chauffeurs.

3°) Conductrice

□ La **duchesse d'Uzès** (Anne de Crussol, 1847-1933), qui avait été le principal bailleur de fonds du parti boulangiste, avec l'accord du comte de Paris, tint à être la première femme brevetée du permis de conduire : elle l'obtint dès mai 1898 (le décret était du 10 mars). Elle est célèbre pour avoir été condamnée pour excès de vitesse, notamment dans le bois de

5 Hachette, 1954, chapitre XIII (« La France au volant »), p. 199.

6 *Ibid.*, p. 200.

7 *Ibid.*, p. 207.

8 *La Vie automobile*, 1902, p. 506

Boulogne (15 km/h au lieu de 12 km/h). D'autres gazetiers disent 40 km/h et en ville.

Comment avoir contrôlé aussi précisément d'ailleurs ? Elle est paraît-il aussi la première à avoir installé un rétroviseur sur sa voiture !

□ Stéréotypes, ici encore ? En recul ?

- Le premier grand journaliste automobile, Baudry de Saunier (1865-1938) affirmait que « la femme conduit avec plus de sang-froid et de prudence que l'homme, mais elle n'est que rarement curieuse du mécanisme de sa voiture »

- Daninos écrit dans Les carnets du major Thompson :

« Quant aux Françaises, il faut leur rendre cette justice : elles conduisent plus lentement que les hommes. Un Anglais pourrait donc, en toute logique, se croire plus en sécurité avec elles. Nouvelle erreur. Dans un pays où tout le monde va vite, cette lenteur constitue le plus terrible des dangers. Si l'on y ajoute un certain "flou" dans l'allure, et ce charmant esprit d'indécision grâce auquel on peut déduire de l'allumage d'un clignotant gauche qu'une conductrice va tourner à droite (encore n'est-ce pas tout à fait sûr), on concevra que rien n'est plus risqué que d'être piloté par une femme. » ⁹

□ les conductrices de la Première Guerre mondiale

□ les « coupes des dames » dans l'entre-deux-guerres

□ les concours d'élégance !

□ Elizabeth II

□ La conductrice montre aujourd'hui, en général, un attachement à son véhicule

beaucoup moins fort que celui de l'homme. Elle a moins besoin de prouver sa puissance. Elle place sa fierté ailleurs ! Mais au début du XXI^e siècle, certaines femmes commencent à avoir des réactions plus masculines au sujet de leur voiture : elles recherchent un peu plus des véhicules puissants et performants.

□ une publicité spéciale ? Citroën associe de plus en plus, à partir de la fin des années 50, la femme à l'image de la 2 CV. On est très loin désormais de la « communication » des débuts qui mettait l'accent sur le côté pratique, utilitaire, de la 2 CV, avec des slogans du style « la 2 CV est un bleu de travail ou un complet de ville », « L'essentiel oui, le luxe non ! ». Les photos publicitaires Citroën s'en ressentent, les mannequins étant pratiquement toujours en robes (pas en tailleur), et en robes « simples » mais à la mode des années 50, pas un bout de jupon ne passant.

⁹ *Ibid.*, p. 209

III. LES VOITURES DE CHEF D'ÉTAT

□ Elles ont été longtemps du « sur mesure », cf. le titre de P. Lesueur, *Automobiles de la République. Le temps du sur mesure*, ETAI, 2006, 175 p. (par Républiques et par présidents)

□ Les voitures de chef d'État ? Les Renault 40 CV de la présidence de la Troisième République française entre 1920 et 1928, les nombreuses Mercedes 600 Landulet, la Lincoln Continental, la Cadillac Fleetwood, la Delahaye carrossée, les Chrysler avec porte-fusils de la Guerre froide, bien sûr à l'Est les ZIL soviétiques **10**, la Citroën SM présidentielle carrossée par Chapron, l'Alfa Romeo 2300 C de Mussolini, les Cadillac blindées des émirs pétroliers, et encore pour le Vatican les « papamobiles » successives **11**...

□ Gaston Doumergue — président de la République française de 1924 à 1931 — utilisait une Renault 40 CV, mais Albert Lebrun (1932-1940) une Renault Reinastella de 7 litres de cylindrée, le maréchal Pétain une Renault Suprastella (8 cylindres, produite seulement en 1938-1939), un cabriolet Renault Vivastella et sa berline Vivastella (6 cylindres seulement) personnelle acquise en 1939, le président Vincent Auriol (1947-1954) une Talbot carrossée par Saoutchik, François Coty, deuxième président de la Quatrième République, une 15CV Citroën carrossée par Franay, immatriculée « 1 FK 75 », une Talbot « 1 H 75 » et un cabriolet Renault bien vitré sur les côtés ; des Citroën 15-Six furent longtemps utilisées par l'Élysée.

□ Henri Théodore Pigozzi (1898-1964), désireux de placer une version spéciale de la Simca Présidence, lancée en 1958, approche l'Élysée par l'intermédiaire de Jean Millerand, fils de l'ancien président de la République Alexandre Millerand (1920-1924) ! Des prototypes basés sur des Simca Présidence (sic) **12**, elles-mêmes dérivées de la Chambord, sont présentés au printemps 1960 et acceptés, malgré l'âge vénérable de leur moteur. De Gaulle venait de refuser une Facel à moteur Chrysler (américain...) et une Rambler blindée (une hypocrite américaine déguisée en Renault, proposée néanmoins par Chapron...) ! Les deux prototypes deviennent les Présidences « présidentielles » **13** (sic), souvent utilisées par de Gaulle, parallèlement aux DS, à une Frégate rallongée et à la Traction 15 « Six » découvrable, carrossée par Franay sur un dessin de Philippe Charbonneaux (1917-1998) et qui tomba lamentablement en panne lors de la visite d'Elizabeth II en 1957. Même Madame de Gaulle disposa, pour ses déplacements privés, d'une Présidence, prise dans les garages du ministère de l'Intérieur, avec chauffeur, bien sûr. Les Simca Présidence de De Gaulle

10 Blanches à l'époque de Brejnev. Mais Erich Honecker (1912-1994) — secrétaire général après 1971 du SED (le parti unique, Parti « socialiste », communiste de fait) — se fit faire en France une CX Prestige rallongée et turbo-compressée. Lénine avait, lui, disposé d'une Rolls-Royce...

11 L'une d'elles, une Lincoln Continental V8, servit à la visite de Paul VI à Chicago en 1965. Elle resta aux États-Unis et fut utilisée... par les cosmonautes américains en 1969 lors de leur parade triomphale dans New York.

12 Le modèle était censé intéresser des chefs d'entreprise et autres notables voulant un « véhicule statutaire ».

13 Chapron réalisa des cabriolets quatre portes blindés et aux mesures de De Gaulle.

furent beaucoup utilisées au début de la Cinquième République, puis des DS spéciales (surdimensionnées...) furent ensuite commandées à Chapron, toujours au temps de la République gaullienne (1958-1969) : il faut dire que les Simca n'avaient pas le téléphone, que leur moteur était antique et vénérable et que chacune avait coûté le prix de 15 Présidence « normales » ! Georges Pompidou commanda deux exemplaires de la superbe Citroën SM décapotable et rallongée, réalisée par Chapron. Immatriculées 2 et 3 PR 75, elles furent peu utilisées par Valéry Giscard d'Estaing, moyennement par Mitterrand — qui se servit notamment d'une 604 GTI et d'une... Renault 25, sans caractéristiques particulières — et pas du tout par Jacques Chirac ! De cette ample familiarité avec les « belles voitures » découle sans doute la longue tradition de la visite du président de la République ou, sous la Quatrième République du président du Conseil, au Salon **de l'Auto**. Outre-Manche, la voiture de la souveraine est presque considérée comme un membre de la famille royale ! On ne s'étonnera pas : Bentley a offert à la souveraine Elizabeth II une nouvelle voiture d'apparat à l'occasion du Golden Jubilee de 2002, Rolls-Royce laisse courir le bruit qu'il consent un tarif préférentiel à la famille royale... So british !

□ Mais au début du XXI^e siècle, les longues limousines découvrables qui marquaient **le prestige de la fonction de chef d'État n'ont plus la cote** : l'heure est à la sécurité. Les impératifs de la sécurité sont apparus d'abord en France avec les deux attentats contre de Gaulle (Pont-sur-Seine et Le Petit-Clamart), aux États-Unis après l'assassinat de John Kennedy le 22 novembre 1963 à Dallas dans une Lincoln Continental décapotable, puis, plus nettement, avec l'attentat contre Jean-Paul II en 1981. Ils ont été renforcés par l'attentat du 14 juillet 2002 contre Jacques Chirac circulant sur les Champs-Élysées en « command-car » (véhicule de commandement) ACMAT découvert et ils condamnent les limousines découvertes ainsi que, plus largement, les véhicules officiels trop ostentatoires. De toute façon, **l'automobile comme expression symbolique du pouvoir** est tombée de son piédestal. Il est loin le temps où les grands de ce monde mettaient un point d'honneur à apparaître dans d'immenses limousines découvrables — avec des marchepieds pour les gardes du corps... — voitures qui marquaient le prestige de la fonction et portaient haut les couleurs de l'industrie nationale ! Notre temps est devenu celui des ballets de « banales » limousines sombres, comme la Cadillac Fleetwood de Bill Clinton, ou des Cadillac incroyablement blindées comme celle de George W. Bush **14** !

14 Bibliographie : Le musée des voitures de chefs d'état du château de Montjalin à Sauvigny-le-Bois, près d'Avallon (Yonne) est, hélas, fermé. Il avait été constitué, avec goût, obstination dans la recherche et un solide sens de l'humour, par Olivier Delafon. Qui pouvait après sa visite oublier la « poussière d'origine » de la Chrysler Imperial Le Baron du premier président du Gabon, Léon M'Ba ?

LISTE DES VÉHICULES OFFICIELS DES PRÉSIDENTS DES ÉTATS-UNIS :

- 1939 : Lincoln K-series « Sunshine Special », utilisée par Franklin D. Roosevelt.
- 1942 : Lincoln Custom , utilisée par Franklin D. Roosevelt et Harry Truman.
- 1950 : Lincoln Cosmopolitan , utilisée par Harry Truman, Dwight Eisenhower et John F. Kennedy. Actuellement exposé au musée Henry Ford, ce véhicule a été le premier à utiliser un auvent pare-balles, ajouté en 1954. La voiture est restée en service jusqu'en 1967.
- 1961 : Lincoln Continental SS-100-X , utilisée par John F. Kennedy.
- 1965 : Lincoln Continental, utilisée par Lyndon B. Johnson.
- 1969 : Lincoln Continental, utilisée par Richard Nixon.
- 1972 : Lincoln Continental, utilisée par Gerald Ford, Jimmy Carter et Ronald Reagan. Actuellement exposé au musée Henry Ford, il s'agit du véhicule du président lors de la tentative d'assassinat de Gerald Ford en 1975 puis de celle de Ronald Reagan en 1981.
- 1983 : Cadillac Fleetwood Brougham , utilisée par Ronald Reagan.
- 1989 : Lincoln Town Car, utilisée par George H.W. Bush.
- 1993 : Cadillac Fleetwood , utilisée par Bill Clinton. Elle est actuellement exposée à la bibliothèque présidentielle Clinton.
- 2001 : Cadillac DTS, utilisée par George W. Bush.
- 2005 : Cadillac DTS , utilisée par George W. Bush.
- 2009 : Cadillac One, utilisée par Barack Obama.
- 2011 : Ground Force One, bus blindé utilisé par Barack Obama.

D.Lejeune, "Pour une histoire de **l'automobile...**" :

Bibliographie

- J.-P.Bardou, J.-J.Chanaron, P.Fridenson & J.M.Laux, *La révolution automobile*, Albin Michel, coll. « L'aventure humaine », 1977, 385 p.
- Collectif, *La Grande histoire de l'Automobile*, très nombreux volumes, 2010>>>
- P.Lesueur, *Automobiles de la République. Le temps du sur mesure*, ETAI, 2006, 175 p.
- J.-L.Loubet, *Citroën, Peugeot, Renault et les autres. Histoire de stratégies d'entreprises*, réédition, ETAI, 1999, 415 p.
- J.-L.Loubet, *Histoire de l'automobile française*, Seuil, coll. « L'univers historique », 2001, 576 p.
- J.-L.Loubet, *Renault, histoire d'une entreprise*, E.T.A.I., 2000, 431 p.
- J.-L.Loubet prés., *L'industrie automobile (1905-1971)*, Genève, Droz, 1999, 424 p.
- J.-L.Loubet & N.Hatzfeld, *Les 7 vies de Poissy : une aventure industrielle*, ETAI, 2001, 360 p.
- D.Pagneux, *Des autos et des hommes*, ETAI, 2007, 144 p., 38 € . Album de photos, très intelligemment commentées, de manière incisive et amusée.