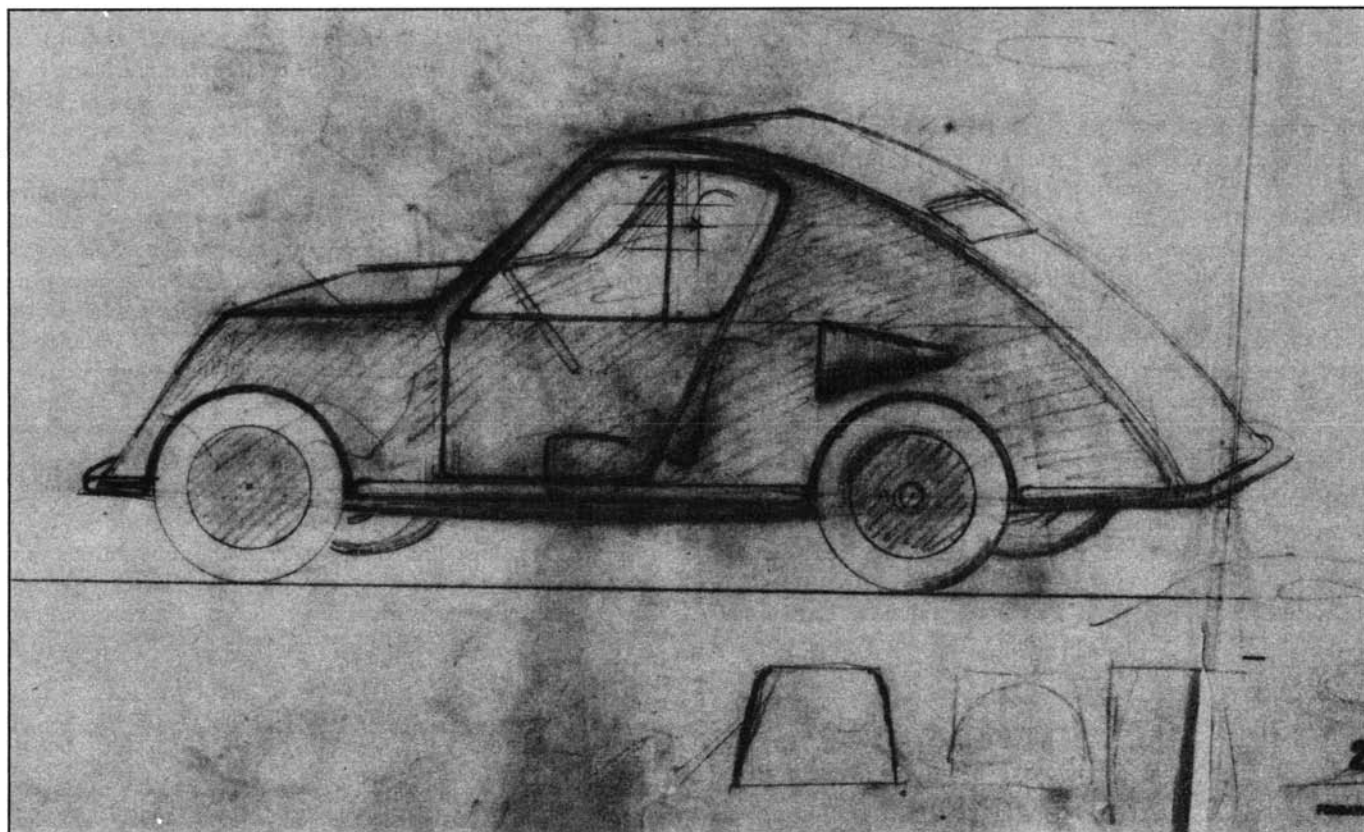


La question de la voiture populaire en France de 1930 à 1950

Patrick Fridenson



La voiture « maximum » dessinée par Le Corbusier en 1935.

QUAND on observe la répartition de la production de voitures particulières en Europe pour 1987, des divergences profondes apparaissent : « Les Allemands sont les rois de la grosse bagnole, tandis que les Italiens demeurent les champions du pot de yaourt. Entre les deux, les Français et les Britanniques occupent une position intermédiaire, et produisent beaucoup de véhicules milieu et bas de gamme¹. » Il y a là une des sources majeures des désaccords entre constructeurs européens pour définir des normes communes contre la pollution, désaccords qui se sont à nouveau manifestés en 1988.

Ces différences ne s'expliquent pas seulement par l'écart entre les revenus nationaux par tête d'habitant ou par les styles de vie des citoyens des quatre grands pays producteurs d'Europe occidentale. Elles proviennent aussi de toute une histoire. Notre problème est de comprendre pourquoi la France a été le dernier pays à prendre le tournant de la voiture populaire, et pourquoi, lorsqu'elle s'y est décidée, elle l'a fait avec autant de vigueur.

La voiture populaire a donné lieu, dans les années 30, à un conflit entre constructeurs, ingénieurs et usagers, que la guerre a aidé à mûrir et qui s'est dénoué sous l'aile de l'État dans les années de la Libération.

LES PARTISANS DE LA VOITURE POPULAIRE

Une pression d'une partie de l'opinion s'exerce dans ce sens auprès des constructeurs dans les années 30.

Au premier rang : les usagers eux-mêmes. Ils s'expriment en achetant de plus en plus de véhicules d'occasion, et ceux-ci représentent une part majoritaire et croissante des transactions sur le marché intérieur de l'automobile : 52 % en 1930, 66 % ou plus à partir de 1931. Tout se passe comme s'il y avait là un vote silencieux des usagers affirmant que « la production ne répond pas aux besoins ; le matériel neuf fait défaut et son prix est trop élevé² ».

Plus active est l'expression d'une partie de la presse automobile, qui prend fait et cause pour un véhicule « très rustique, très populaire ». On compte parmi ses partisans convaincus l'hebdomadaire *L'Argus de l'Automobile* et le mensuel *France-Transport*, rejoints à partir de 1935 par le bimensuel *L'Action Automobile*³.

Les ingénieurs de l'automobile en viennent à partager ce point de vue. La Société des ingénieurs de l'automobile (SIA) lance un concours national en 1934 en vue de sélectionner le meilleur projet de voiture populaire, et elle poursuivra ses campagnes jusqu'à la guerre⁴. En l'absence de recherches sur cette société, ses archives et son bulletin, on ne peut qu'émettre des hypothèses sur ses motifs : volonté d'émancipation des ingénieurs par rapport aux managers des firmes ? Perception d'un vaste marché potentiel qui peut garantir l'emploi des ingénieurs, alors perçu comme menacé ? Séduction d'un nouveau créneau qui permettrait d'essayer des technologies nouvelles et des métaux inhabituels (comme l'aluminium) ?

En 1936, la pression atteint le niveau politique. La commission d'enquête du Conseil national économique se saisit de la question de la crise de l'industrie automobile et charge Maurice Schwartz, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, de présenter un rapport. Le Conseil adopte le rapport et l'avis qui s'en inspire juste après l'explosion sociale, le 31 juillet 1936⁵. Les archives du Conseil sur cette période n'ayant été découvertes que très récemment (par l'historien anglais Adrian Rossiter), nous n'avons pu encore reconstituer les débats du Conseil en commission et en

séance plénière ni les conditions dans lesquelles l'avis a pris corps. Nous savons seulement que les constructeurs d'automobiles « boudent » les conclusions du Conseil, tandis que les syndicats ouvriers y souscrivent, réclamant des modèles populaires produits en grande série comme en Grande-Bretagne, en Allemagne et en Italie⁶. Le Conseil économique, au terme d'une étude approfondie qui couvre tous les aspects de l'automobile et qui fera référence dans tous les débats ultérieurs, écrit : « Il convient que l'industrie française de série oriente plus spécialement ses travaux vers la réalisation d'une voiture simple, robuste, peu coûteuse, susceptible de convenir spécialement à la clientèle rurale et à l'exportation dans les colonies et pays neufs. »

Enfin, le 9 mars 1937, Emile Périn, député de la Nièvre, présente à la commission des Travaux publics de l'Assemblée nationale un « rapport sur l'assainissement du marché de l'automobile » qui préconise notamment « l'étude des moyens pour arriver à la création d'un type de voiture simple, robuste, susceptible de devenir un type national, qui pourrait, le cas échéant, rendre les plus grands services à la défense du pays ». Les idées du rapport Schwartz font donc leur chemin, et on relève l'expression « type national », qui à la fois constitue un écho de ce qui se prépare alors en Allemagne et manifeste une volonté de division du travail dans le monde : ainsi la construction automobile française « trouvera un domaine propre », en harmonie avec les goûts de sa clientèle et avec l'état des routes⁷.

La balle est désormais dans le camp des constructeurs. Celui-ci se lézarde vite.

LES DIVERGENCES DES CONSTRUCTEURS

Dans un premier temps, les grands constructeurs résistent aussi bien à la pression intérieure qu'à la concurrence extérieure. Puis chacun d'eux reprend son autonomie.

En 1935, ils font un front commun contre Fiat. Cette firme, qui a créé en 1934 une filiale en France, Simca⁸, annonce en juin son intention de lancer en Italie et en France une petite voiture 5 CV, la Topolino. Cette éventualité alarme les trois grands constructeurs français. Après une série de contacts, ils chargent Louis Renault d'intervenir auprès de Giovanni Agnelli pour qu'au minimum la petite Fiat ne puisse être vendue en France avant un délai d'un an : elle mettrait en danger le marché de l'occasion, elle ne trouverait pas en France l'accueil espéré par l'état-major de Turin, elle ferait concurrence aux autres modèles Fiat. Ces arguments n'ébranlent pas les dirigeants de Fiat ni ceux de Simca. Ils pensent que les industriels français de l'automobile sous-estiment la part de marché potentielle d'une voiture bas de gamme. Ils garantissent aux Français que le lancement n'aura pas lieu avant la fin de l'année, ce qui de toute façon était inévitable en raison des retards dans la mise au point du moteur. Finalement, le lancement sera même reporté au printemps 1936⁹. Ainsi naît la Simca 5, qui connaît un vif succès en raison de son prix (9 900 F) et de ses caractéristiques qui sont celles d'une voiture à part entière. Ayant échoué dans leur tentative malthusienne de fermer le marché à un concurrent italien, les constructeurs passent « des accords aux termes desquels les signataires s'interdisaient le lancement de modèles créant des concurrences nouvelles¹⁰ ». Rosengart en est partie prenante.

Cela n'empêche pas, au contraire, chacun d'eux de mener ses propres réflexions.

Le premier à modifier sa stratégie est Citroën, qui vient d'être racheté par Michelin. La nouvelle direction, à une date sur laquelle les historiens hésitent encore, deuxième moitié de 1935

ou début 1936, décide de se lancer dans la réalisation d'une très petite voiture (TPV), destinée aux « acheteurs pauvres ». Je ne parlerai pas ici longuement de ce modèle, dont j'ai traité en détail dans un autre article¹¹. Il suffit de souligner combien sa mise au point est délicate. A force d'accumuler le maximum de dispositifs révolutionnaires et de métaux rares, les prototypes ont sans cesse besoin d'être peaufinés. L'image extérieure de la TPV est le plus extrême dépouillement. Elle cache en réalité une débauche de moyens techniques qui coûte très cher au constructeur.

Le second à bouger est Renault, mais il va moins loin. Au Salon de l'Auto d'octobre 1937, Renault présente une « voiture économique », la 6 CV Juvaquatre, largement inspirée d'un modèle allemand, l'Opel Kadett. Mais ni par le prix ni par la consommation elle ne parvient à la catégorie des voitures populaires¹².

Reste Peugeot. La firme réagit à l'initiative de Renault « en faisant savoir, dès l'ouverture du Salon, aux visiteurs de son stand, qu'une 6 CV était en préparation à Sochaux ». Peugeot innove en lançant « dans un journal du soir » un référendum auprès des lecteurs sur les caractéristiques souhaitées pour la voiture. Les réponses des lecteurs analysées par *France-Transport* dessinent à certains égards le portrait-robot de... la TPV Citroën : toit en toile, vitesse commerciale sur route accidentée de 55 à 60 km, deux portes seulement, mais s'en différencient nettement sur d'autres points : traction arrière, quatre cylindres, accessoires, prix de 10 000 à 12 000 F. La 202 Peugeot — on peut désormais l'appeler par son nom — sort en 1938¹³. Peugeot sait que Citroën prépare une TPV, au moins dès 1938, et pense qu'elle peut obtenir une part de marché importante (10 %), mais la direction générale ne s'engage pas dans cette voie car elle croit qu'elle ne dégagera pas assez de profits¹⁴.

Devant l'accélération pour lui inattendue de la concurrence intérieure (Juvaquatre et 202) puis extérieure (présentation de la Coccinelle VW au Salon de Berlin début 1938), Citroën se voit contraint de pousser les feux. La présentation de la TPV est prévue au Salon de l'Auto d'octobre 1939. La guerre mondiale empêche sa tenue, et la sortie de la TPV.

A la veille de la guerre, la réussite de Simca, la bonne tenue des modèles 5 CV de deux marques françaises, Rosengart, « la grande marque des petites voitures », qui produit sous licence du constructeur anglais Austin, et Mathis, qui fabrique une 5 CV version réduite des voitures moyennes, montrent toutes deux qu'un créneau rentable pour un véhicule bas de gamme existe sur le marché français. Mais seul Citroën paraît décidé à s'y attaquer, en prenant le maximum de risques. La guerre remet en question les positions acquises.

LE MÛRISSEMENT DE LA GUERRE

La guerre et l'Occupation permettent aux courants antérieurs de se manifester avec plus de force, mais elles ajoutent l'intervention de deux interlocuteurs nouveaux dans le débat : l'Etat et le Comité d'Organisation.

Du côté des tendances déjà présentes, la fraction de la presse acquise à la voiture populaire continue, malgré la dureté des temps, sa pression. Prenons *L'Argus*. Il écrit en juillet 1941 : « L'automobile est appelée à devenir, de plus en plus, un outil de travail, un outil de production. » Il insiste encore, de façon codée, en novembre 1942 : « Nous avons protesté contre l'idée de luxe — péjorative et inexacte — accolée à l'automobile », ainsi qu'en juin 1943 : « Pour lutter contre la concurrence, il faut construire ce qui plaît à l'usager et qui correspond à ses besoins¹⁵. »

La Société des ingénieurs de l'automobile « réussit, à peu

près sans entrave, à maintenir pendant toute l'Occupation ses délibérations ». Elle organise « réunions et conférences ». « Dès la fin de 1940 », ses sections techniques se livrent avec « enthousiasme » à des études sur « l'orientation que devrait prendre fatalement la technique automobile » et « le problème fut agité dans maints bureaux d'études ». La SIA accroît donc son rôle d'aiguillon¹⁶.

Les constructeurs évoluent. Peugeot lui-même, dont nous avons dit qu'en 1938 il avait refusé de se lancer dans une telle fabrication tout en reconnaissant l'existence du marché, réexamine sa position en novembre 1941. « La direction technique est en effet chargée d'étudier et d'analyser le modèle réalisé par l'Aluminium Français. Son coût de revient excessif, 20 % supérieur à celui d'une 202, reste dissuasif et conforte la direction dans son analyse. » En outre, « la capacité et surtout l'organisation industrielle des usines du Doubs » lui paraissent interdire de « s'attaquer à tous les créneaux commerciaux¹⁷ ». Donc Peugeot s'écarte de ce segment de marché pour lui préférer l'étude d'une 7 CV et d'une 10 CV. Citroën, quant à lui, poursuit les préparatifs de sa TPV. Mais le modèle change considérablement. Il est à la fois amélioré et corrigé de manière à réduire ses coûts de fabrication exorbitants¹⁸.

Restent le troisième grand : Renault, les petits constructeurs et, éventuellement, de nouveaux venus. Ce sont les « cent fleurs » de la voiture populaire. « Une dizaine de firmes, ou d'ingénieurs isolés, entreprirent l'étude et la réalisation d'un ou plusieurs prototypes de voitures à deux, trois ou quatre places, de performance modérée, très économiques, en vue de pourvoir notre marché intérieur des petites voitures que tout le monde reconnaissait indispensables et adaptées à nos possibilités économiques d'après guerre, qu'on savait par avance très difficiles (...). Et l'on apprit, c'était en 1943, que telle maison avait étudié et construit une deux-trois places ; que telle autre avait conçu une petite 4 CV ; que Salomon, le père de la petite voiture, créateur de la Zèbre d'avant 1914, avait construit une petite voiture trois roues ; que Grégoire, avec l'appui de l'Aluminium Français, avait préparé une quatre places ultralégère ; que Chausson avait établi un prototype plein de promesses ; qu'Andreu avait mijoté chez Mathis, et toujours avec le concours de l'Aluminium Français, une trois roues aux brillantes performances ; qu'Air-Equipement avait un engin tout prêt ; que Renault avait préparé en grand secret une petite 4 CV quatre places à moteur arrière ; que d'autres enfin, tels Violet, G. Irat, préparaient des modèles nouveaux répondant aux préoccupations du moment¹⁹. » On observera en passant une remarquable continuité : Jules Salomon était un des membres du jury du concours de la SIA de 1934-1935 pour la petite voiture, Jean-Albert Grégoire avait été un des cent deux concurrents, et la Société de l'Aluminium Français (en fait le groupe Pechiney) avait montré beaucoup d'intérêt pour ce concours et les nouvelles applications des alliages légers dont il pouvait être l'occasion²⁰.

Je voudrais brièvement revenir sur deux des cas les plus connus : Renault et Grégoire.

Renault rencontre des problèmes qui rappellent ceux que nous avons vus chez Peugeot. D'une part, la firme teste, en mai 1943, le modèle Aluminium Français-Grégoire, et elle aussi n'est pas convaincue. D'autre part, elle aussi hésite sur sa stratégie : elle prépare concurrentement une 4 CV, une Juvaquatre rénovée (avec châssis au lieu de la carrosserie-coque), et une 11 CV. En septembre 1943, Louis Renault renonce à la préparation de la 4 CV. Enfin, le prototype 4 CV connaît une évolution parallèle à celle de la TPV Citroën : « Les formes étaient plus acceptables. On avait abandonné l'aluminium pour de la tôle d'acier de 7/10

de millimètre d'épaisseur, ce qui facilitait la fabrication et diminuait le prix de revient²¹. »

La voiture Grégoire à traction avant est due à une initiative des dirigeants de l'Aluminium Français qui, après avoir apprécié le concours de la SIA et voulu organiser un second concours « de prototypes entièrement construits » — ce que les constructeurs, dont l'Aluminium Français est le fournisseur, ne veulent pas — convoquent « fin 1940 » l'ingénieur Grégoire pour lui faire « étudier et construire des prototypes d'une voiture populaire française ». Très « analogue dans ses grandes lignes » au projet Grégoire du concours SIA de 1934-1935, la voiture Aluminium Français-Grégoire (AFG) « présentait toutefois deux différences importantes » : le refroidissement par air, « solution plus légère et plus rustique, particulièrement indiquée pour une voiture populaire », et la disposition du moteur « devant le train avant », qui « fit école ». Une fois la voiture prête et modifiée, les dirigeants de l'Aluminium Français demandent au Comité d'Organisation de l'Automobile (COA) de la soumettre à une série d'essais en 1943. Ils sont favorables. Puis l'Aluminium Français décide de « confier un des prototypes à chacun des grands constructeurs un mois complet » en leur offrant « à tous, gratuitement, toute la technique contenue dans cette réalisation », sous réserve de rémunérer les inventions de J.-A. Grégoire. L'AFG est ainsi essayée successivement par Citroën, Renault, Peugeot et Simca. Aucun ne la prend, en raison surtout de programmes déjà en cours, et l'AFG est adoptée fin octobre 1943 par Panhard, qui y voit une occasion de s'« introduire dans le club fermé des grands constructeurs français²² ».

L'Occupation fait entrer en jeu deux nouveaux partenaires pour les constructeurs : l'Etat et le Comité d'organisation de l'automobile.

L'Etat se dote pour la première fois, en juillet 1940, d'un ministère de la Production industrielle. En son sein, il crée une Direction des industries métallurgiques, mécaniques et électriques (DIMME), dont le directeur-adjoint, Paul-Marie Pons, est chargé de suivre l'automobile. Très dirigiste, la DIMME veut rationaliser l'industrie automobile en conduisant les constructeurs à accepter les recommandations du rapport Schwartz de 1936. Et parmi elles la voiture populaire. A ce titre, le ministère soutient l'AFG. La foi de Pons dans ce projet « avait entraîné son directeur Bellier, un des adjoints du ministre, le charmant Roger Gaillochet et le ministre lui-même, Bichelonne. Celui-ci se montra tellement convaincu qu'après un brillant essai il demanda à Louis, directeur général de Renault, de fabriquer dans ses usines une avant-série de cent AFG. Louis dut lui avouer que Billancourt préparait un prototype, celui de la 4 CV ». Puis le ministère passe le 8 décembre 1943 une convention avec Panhard qui lui accorde une subvention de 500 000 F pour l'aider à « effectuer l'étude et la préparation en série de la petite voiture » AFG²³. Le directeur de la DIMME est en même temps commissaire du gouvernement auprès du Comité d'Organisation de l'Automobile, sur lequel il peut donc influencer.

Précisément, ce comité, créé en septembre 1940, et regroupant l'ensemble des constructeurs sous la poigne de son directeur-responsable, François Lehideux, annonce au printemps 1943 « ses décisions de production pour les cinq années à venir (...). Seule la fabrication de trois modèles différents sera autorisée pour l'ensemble des trois grands constructeurs nationaux, en tenant compte des réalisations et des succès d'avant-guerre²⁴ ». Il semble — en l'absence de recherches approfondies sur le COA — que ce programme ait prévu de la place pour au moins une voiture populaire. Cela va de pair avec l'influence du rapport Schwartz et de la DIMME sur le COA. Il s'agit pour l'industrie

française de passer à la grande série.

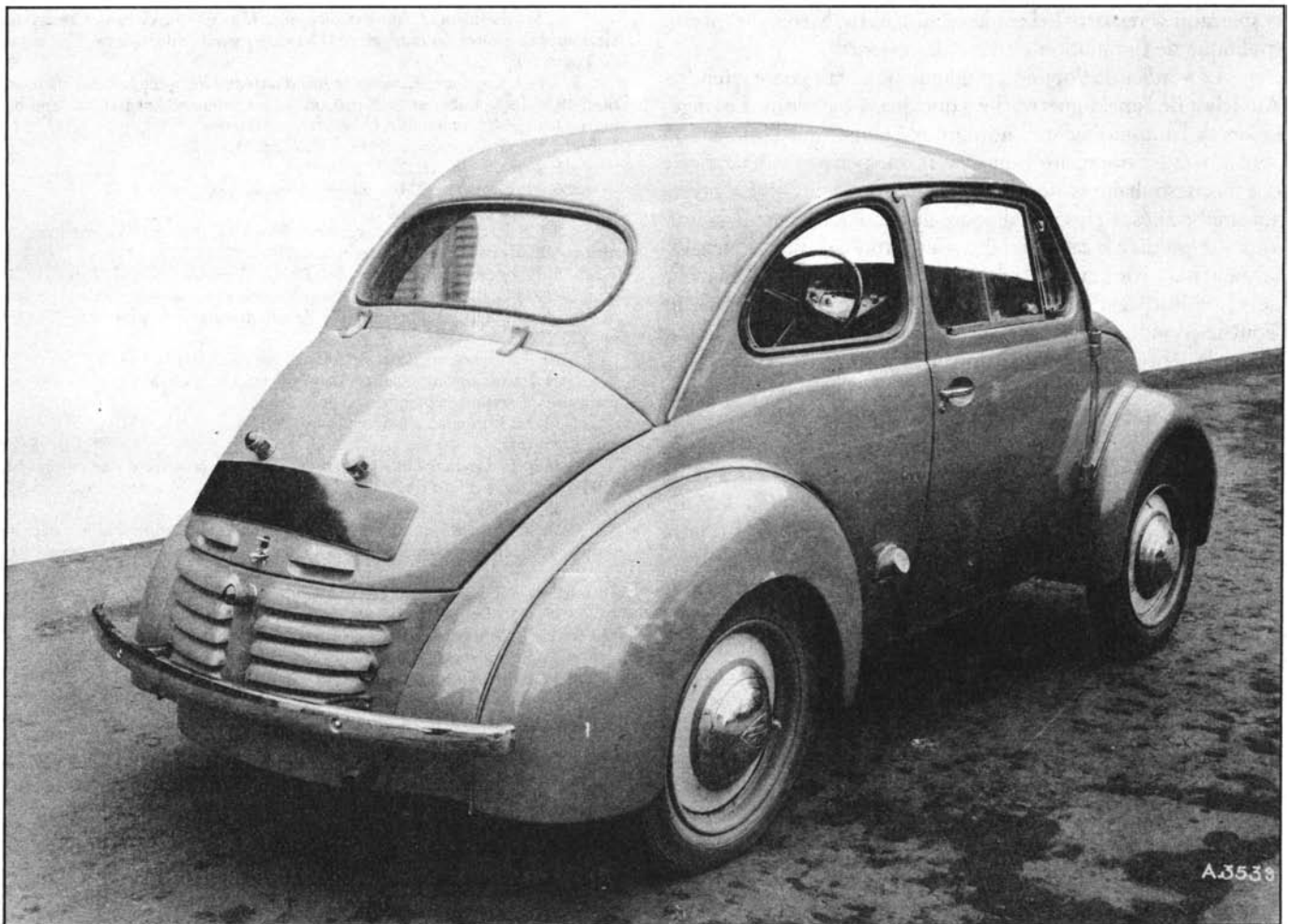
LE DÉNOUEMENT

Au Salon de l'Auto d'octobre 1946 apparaissent les deux premières voitures populaires : la 4 CV Renault et la Dyna Panhard. Elles entrent en production à l'été 1947. Au Salon d'octobre 1948, c'est le tour de la 2 CV Citroën (ex-TPV), qui commence à sortir à la fin du printemps 1949. Les voitures populaires ont fini par voir le jour à la Libération, après un tri par l'Etat, d'ultimes modifications de technique et de stratégie des constructeurs, et un accueil rapidement favorable de la clientèle nationale.

Dans la floraison de petits modèles conçus pendant l'Occupation, l'Etat fait un tri draconien. Il entend d'une part tirer le meilleur parti des ressources disponibles, d'autre part favoriser la modernisation des firmes automobiles. C'est l'objet du « programme quinquennal de l'industrie automobile française », élaboré au ministère de la Production industrielle par Paul-Marie Pons, à partir d'idées nées sous l'Occupation et d'une concertation depuis septembre 1944 avec les différents constructeurs et l'Office de la production automobile qui a pris la succession du COA, et rendu public le 13 avril 1945. Le plan Pons affiche une nette priorité en faveur de la voiture populaire. « Etant donné la pénurie de carburant et de matières premières, nous avons l'intention de consacrer une partie importante des fabrications à un type de véhicule léger, de faible cylindrée, de faible puissance et de consommation réduite. Ce véhicule sera initialement construit en série aussi grande que possible, pour servir de véhicule de liaison ; l'importance de cette série sera accrue d'année en année, au fur et à mesure de la croissance des fabrications, de façon qu'elle intéresse une couche de plus en plus large de la population, et puisse être graduellement répandue dans la classe ouvrière. Sur les 1 032 000 véhicules à construire durant les cinq années du plan, nous avons prévu que 400 000 environ seraient de cette catégorie. » Le plan indique la sortie de l'AFG — dont il prononce un vibrant éloge — non seulement chez Panhard, mais aussi chez Simca « à partir de la fin de la première année du plan ». Il prévoit aussi celle de la 4 CV Renault « vers la fin » d'une « période de deux ans », et souligne qu'elle est « construite en acier » et d'un « poids légèrement supérieur » à celui de l'AFG qui utilise, elle, des « alliages légers²⁵ ».

Ce plan appelle trois commentaires. La TPV de Citroën n'y figure pas : elle n'y a pas été admise, et c'est une des raisons de son retard à sortir. La 4 CV Renault semble ne pas avoir figuré dans les versions initiales du Plan, qui réservaient ce créneau à l'AFG, et n'aurait été introduite au début de 1945 qu'à la suite des pressions du P.-D. G de l'entreprise nouvellement nationalisée, Lefaucheur, et de ses cadres supérieurs²⁶. Le plan Pons pousse à une expansion considérable de la production par rapport aux records de la fin des années 20, notamment grâce à la voiture populaire, mais ses objectifs ne seront pas atteints totalement : en 1950, la production de voitures de tourisme monte aux deux tiers du niveau fixé par un plan aussi volontariste qu'ambitieux²⁷.

Les constructeurs modifient à nouveau leur politique. Renault, après avoir fait inscrire la 4 CV dans le plan au début de 1945, n'opère que le 9 novembre 1945 un choix beaucoup plus audacieux : celui d'en faire « l'élément principal » de son programme de fabrication pour les cinq années à venir. Le P.-D. G a tranché, dans un sens différent de celui esquissé par son prédécesseur Louis Renault en 1943, après de vifs débats entre les principaux responsables de l'entreprise, au nom des possibilités de modernisation de l'entreprise qu'offre la concentration des



efforts sur la voiture populaire en grande série. La 4 CV va très vite l'emporter en nombre de clients sur ses rivales de la Libération parce qu'elle incarne à la fois deux révolutions industrielles héritées de Ford : la production en très grande série, la modernisation des machines-outils (avec notamment la création de machines-transferts au sein de la Régie Renault par l'ingénieur Pierre Bézier), et une révolution commerciale, celle-là empruntée à General Motors, son initiatrice, et à Citroën son diffuseur : les études de marché (animées par Georges Toublan), directement rattachées à la direction générale²⁸. Panhard modifie l'AFG contre le gré de son inventeur sur quatre points : vilebrequin et bielles montés sur roulements et rouleaux, rappel des soupapes par barres de torsion, addition d'un démultiplicateur à la boîte de vitesses, trois barres de torsion pour suspendre chaque roue arrière. Ce sont des solutions compliquées et coûteuses, comme celles de l'ingénieur André Lefebvre sur la première version de la TPV Citroën. Mais Pons considère, non sans raison, que Panhard ne possède pas encore les moyens de produire en grande série. Il propose au conseil d'administration de Simca de fabriquer une version deux portes « en séries beaucoup plus importantes » de la 4 CV AFG (la version Panhard est à quatre portes). « Les deux types de voitures devaient être ultérieurement unifiés d'après celui qui aurait donné en service les résultats les meilleurs. » Simca accepte en octobre 1944, et Pons fait nommer J.-A. Grégoire directeur général technique de la société. Des heurts constants entre Grégoire et les représentants de Fiat en France amènent d'abord un changement de la carrosserie, désormais inspirée des lignes américaines (1945), puis l'abandon de la Simca G en septembre 1946, peu avant le premier Salon de

l'Auto de l'après-guerre. Or « Paul Panhard ne possédait ni la puissance industrielle ni les talents de Pigozzi », le directeur général de Simca²⁹.

Quant aux constructeurs qui ne figurent pas dans les programmes de voitures populaires du Plan, leurs réactions diffèrent. Peugeot s'en accommode aisément. Il considère dès 1946 que sur ce créneau, les concurrents sont trop nombreux pour une lutte déjà inégale, et pronostique d'emblée la victoire de la 4 CV Renault³⁰. Son ancien directeur technique, Ernest Mattern, tout en estimant que « l'aspect de la 4 CV est très réussi », trouve en outre que la 4 CV « est trop compliquée et il n'y a pas assez de place pour les voyageurs ». Cependant, deux ans plus tard, il reconnaît que ses critiques précédentes « au sujet des lacunes de présentation ou des insuffisances de solidité n'ont plus de raison d'être³¹ ». Peugeot se fixe donc sur le modèle moyen. Citroën persiste, en revanche, dans sa volonté de sortir la TPV, mais doit attendre la fin des moyens de pression du ministère de la Production industrielle et se retarde lui-même par un goût poussé du figlage des études et des essais, l'inadaptation de l'usine de Levallois, et par un manque de moyens financiers consécutif à « sa volonté de s'appuyer en priorité sur ses fonds propres³² ». On remarque sur la 2 CV de 1949 trois changements importants par rapport au prototype de la TPV de 1939 : refroidissement par air et non plus par eau (influence de la Coccinelle VW, plutôt que de l'AFG) ; accroissement de la puissance du moteur qui donne une vitesse supérieure (à la fois influence de l'AFG et analyses plus optimistes sur les revenus de la clientèle possible) ;

La 4 cv Renault : prototype de 1942.

suspension à ressorts hélicoïdaux au lieu de barres de torsion (politique de diminution du prix de revient)³³.

Le verdict de l'opinion publique ne se fait guère attendre. Au début de l'après-guerre, il y a quelques hésitations. Les ingénieurs de l'automobile sont nombreux à penser que l'orientation vers la voiture populaire vaut « pour une période indéterminée que nous souhaitons aussi courte que possible³⁴ ». La presse automobile hésite : les nostalgiques du passé critiquent les « jou-joux » et plaident la cause de la grosse voiture ; d'autres journalistes voient au contraire dans la petite voiture française l'ébauche de « la voiture de demain », ou encore « la voiture de Monsieur Tout-le-Monde ». Mais la presse a suffisamment de flair pour saisir que la période donne l'occasion de transformer en France l'automobile en fait de civilisation : elle souligne l'intérêt des femmes pour la conduite automobile et estime qu'il faut aller vers une voiture par famille³⁵. L'Etat et plusieurs constructeurs l'entendent bien ainsi : « L'automobile, génératrice de richesses et de bien-être, ne restera pas l'apanage de privilégiés » (Paul-Marie Pons, avril 1945), elle « doit se démocratiser » (Pierre Lefauchaux, septembre 1946). L'opinion publique vote pour les voitures populaires des deux mains : il suffit de compter le nombre record d'entrées au Salon ou les listes d'attente pour ces modèles que les racontars qui circulent sur chacun d'entre eux ne parviennent pas à raccourcir. Les études de marché de la fin des années 30 ou de 1945-1946 ont vu juste : la petite voiture est plébiscitée, elle devient une des spécialités de la construction automobile française, même si sa part du marché intérieur va ensuite diminuer, à partir des années 60. Cette conversion de l'après-guerre explique encore en partie la position intermédiaire des constructeurs français que nous signalions en commençant.

CONCLUSION

La conversion tardive et partielle de la construction automobile française à la voiture populaire met en lumière plusieurs aspects : la très grande capacité des bureaux d'études des constructeurs (et des ingénieurs isolés) à concevoir des solutions originales dans cette période, bref, un renouveau de la recherche industrielle nationale à une époque dominée par l'Amérique (mais qui est absente de ce créneau) ; le coût des innovations et la difficulté de leur mise en œuvre, qui expliquent une partie de la lenteur avec laquelle sortent ces voitures ; le rôle de l'Etat et de la presse, chacun jouant le rôle d'aiguillon de l'entreprise privée pour l'apparition de nouveaux produits.

Dans sa thèse de doctorat de décembre 1938³⁶, Marcel Ehrmann appliquait aux constructeurs français, Citroën excepté, la célèbre formule de l'abbé Sieyès sur le Tiers Etat : « Qu'est pour eux aujourd'hui le client ? Rien. Que doit-il devenir dans leurs préoccupations ? Tout ! » Il préconisait, outre la voiture populaire, la concentration de la production et l'assainissement des rapports commerciaux. « Alors nos constructeurs seront assurés de la conservation et du développement du marché national et colonial et pourront espérer reprendre sur le marché international la place perdue. » La suite des temps lui a donné globalement raison. Mais pour en arriver là sans trop tergiverser, il avait fallu, notamment, une guerre mondiale.

Notes

1. « Chacun sa caisse », *Libération*, 28 juillet 1988, p. 6.
2. J.-L. Platet, *L'Industrie automobile française depuis la guerre*, thèse pour le doctorat en droit, Paris, PUF, 1934, pp. 155-156. M. Ehrmann, *L'Automobile de tourisme en France*, Bordeaux, Imprimeries Delmas, 1938, pp. 39-40 (thèse de droit également).

3. M. Ehrmann, *L'Automobile*, op. cit., p. 95 ; F. Vieban, *L'Image de l'automobile auprès des Français (1930-1950)*, mémoire de maîtrise, Université de Tours, 1987, pp. 57-58.
4. J.-A. Grégoire, *Cinquante Ans d'automobile*, tome I, Paris, Flammarion, 1974. F. A. Usher et G. Borgeson, « Le Corbusier. An architect and his maximum car », *Automobile Quarterly*, 2^e trimestre 1976, pp. 204-211. F. A. Usher, « The SIA contest of 1935 », *ibid.*, pp. 212-218.
5. *Journal officiel*, 26-27 août 1936.
6. M. Ehrmann, *L'Automobile...*, op. cit., pp. 73 et 79-80.
7. *Ibid.*, pp. 63 et 310.
8. Cf. P. Saint-Marc, *Les Usines Simca de 1934 à 1963*, mémoire de maîtrise, Université Paris X-Nanterre, 1989.
9. P. Fridenson, *Histoire des Usines Renault*, tome I, Paris, 1972, pp. 199-200 ; D. Bigazzi, « Un'impresa italiana sul mercato mondiale : l'attività multinazionale della Fiat fino al 1940 », *Annali di storia dell'impresa*, n° 2, 1986, pp. 225-226.
10. M. Ehrmann, *L'Automobile...*, op. cit., pp. 132-133.
11. P. Fridenson, « Genèse de l'innovation : la 2 CV Citroën », *Revue française de gestion*, septembre-octobre 1988.
12. M. Ehrmann, *L'Automobile...*, op. cit., pp. 132-133.
13. *Ibid.*
14. J.-L. Loubet, *Les Automobiles Peugeot. Histoire d'une entreprise, 1945-1973*, thèse d'Etat d'histoire, Université Paris X-Nanterre, 1988.
15. F. Vieban, *L'Image...*, op. cit., pp. 72-73.
16. E. Massin, « Et voici... la 4 CV Renault qui concrétise huit années de progrès », *L'Automobile*, septembre 1946. « Allègement et sobriété ont dicté l'évolution de la construction automobile 1946 », *L'Argus*, 3 octobre 1946, p. 1. « Au Salon de l'économie », *L'Automobile*, octobre 1946.
17. J.-L. Loubet, *Les Automobiles Peugeot...*, op. cit., p. 62. Dans ses Mémoires, J.-A. Grégoire parle d'un essai en 1943.
18. P. Fridenson, « Genèse... », art. cit.
19. E. Massin, « Et voici... », art. cit. Cf. également J. Borgé, N. Viasnoff, *Les Véhicules de l'Occupation*, Paris, Balland, 1974.
20. J.-A. Grégoire, *Cinquante Ans...*, op. cit., tome I, pp. 354 et 356.
21. *Ibid.*, pp. 488-491. F. Picard, *L'Épopée de Renault*, Paris, Albin Michel, 1976. G. Hatry, *Louis Renault, patron absolu*, Paris, Lafourcade, 1982.
22. J.-A. Grégoire, *Cinquante Ans...*, op. cit., tome I, p. 381-426.
23. *Ibid.*, p. 394 et 427.
24. J.-L. Loubet, *Les Automobiles Peugeot...*, op. cit., pp. 24 et 59.
25. Conférence de presse de P.-M. Pons, reproduite dans les *Notes et études documentaires* de la Documentation française du 21 mai 1945.
26. P. Fridenson, « La Bataille de la 4 CV », in *L'Histoire, Etudes sur la France de 1939 à nos jours*, Paris, Le Seuil, 1985.
27. P. Fridenson et I. Tournier, *La 4 CV au Salon de l'Auto 1946*, Paris, La Documentation française, 1987, p. 17.
28. *Ibid.*, pp. 3 et 62.
29. J.-A. Grégoire, *Cinquante Ans...*, op. cit., tome I, pp. 401-421 et 428-441.
30. J.-L. Loubet, *Les Automobiles Peugeot...*, op. cit., p. 62.
31. Archives Mattern, rapports des 30 octobre 1946 et 20 octobre 1948. Je remercie Yves Cohen de m'avoir communiqué ce document.
32. P. Fridenson, « Genèse... », art. cit.
33. *Ibid.*, et J.-A. Grégoire, *Cinquante Ans...*, op. cit., tome I, pp. 509-510.
34. « Au Salon de l'économie », *L'Automobile*, octobre 1946.
35. F. Vieban, *L'Image...*, op. cit., p. 96-100. P. Fridenson et I. Tournier, *La 4 CV...*, op. cit., pp. 8, 11, 13.
36. M. Ehrmann, *L'Automobile...*, op. cit., pp. 108 et 193.