

# LA FRANCE DE LA VOITURE POPULAIRE

PAR GUY KONOPNICKI

Depuis le lancement de la 4 CV Renault et de la 2 CV Citroën, il y a soixante-dix ans, l'automobile s'est imposée dans la vie des Français. Les choix industriels et l'aménagement du territoire ont été fondés, depuis, sur la bagnole, symbole de la conquête du confort et de la liberté individuelle.

**L**e 7 octobre 1948, le président Vincent Auriol visite le Salon de l'auto et s'arrête longuement devant le stand de Citroën, qui présente un véhicule révolutionnaire. 2 CV, deux cylindres en flat-twin, 375 cm<sup>3</sup>, refroidissement par ventilation, et, bien sûr, traction avant comme sur le déjà légendaire fleuron de la marque du Quai de Javel. Les marques françaises croient en l'avenir de la petite voiture populaire, Renault a lancé depuis un an sa 4 CV et entend bien relancer les ventes en présentant une version luxe et une décapotable. Bien sûr, en cet automne 1948, les Français sont encore loin de se ruer sur les bagnoles. Ils voudraient déjà pouvoir se ravitailler sans être soumis au rationnement. Président du Conseil depuis le 11 septembre, le radical Henri Queuille s'est engagé à le lever au plus vite. Mais... Depuis le début de l'année 1948, la France a déjà connu quatre gouvernements. Entre l'inflation, la hausse des prix et les retards de la reconstruction, l'automobile pour tous semble un projet bien chimérique. D'autant que le climat social reste tendu, sur fond de scission syndicale. Pour marquer son terrain face à la CGT-FO, la CGT n'a de cesse de lancer des grèves, qui ralentissent la production. Au Quai de Javel, la direction de Citroën compte sur la division syndicale pour marginaliser la CGT, qui confie au jeune Henri Krasucki l'organisation de la résistance. Chez Renault, l'échec de la grande grève de 1947 laisse une grande amertume. La firme nationalisée tente de mobiliser ses ouvriers pour assurer le succès de la 4 CV mais la chaîne de l'île Seguin n'en sort que 15 par jour. Pourtant, après quelques mois difficiles, la 4 CV connaît un succès sans précédent, associé au redé-

marrage économique. Une affiche signée Raymond Savignac proclame : « La 4 CV remet la France sur quatre roues ». L'Etat appuie la relance économique, par ses commandes. La police parisienne s'équipe en 1952 de 4 CV, voitures pie noir et blanc, mobiles dans une circulation déjà chargée. Citroën obtient de son côté le marché du panier à salade, pour son fameux tube en taule ondulée.

## Plus que jamais indispensable

L'idée que l'on se fait de la voiture évolue rapidement. Les stars de cinéma posent en voiture américaine ou en coupé sport. Alors que le chauffeur et la limousine font partie du standing de l'homme politique, l'étoile montante de la IV<sup>e</sup> République, François Mitterrand, se montre au volant de sa Traction 11 CV. Il colle à l'image des classes moyennes modernes, que se disputent Citroën avec la version légère de la Traction, Peugeot qui lance la 203 en 1948 et Simca, qui adapte à partir de 1951 les formes de son Aronde au style américain. Le Français moyen devient automobiliste. Le volant revient encore à l'homme, au chef de famille mais en dépit des sarcasmes des chansonniers, les femmes sont de plus en plus nombreuses à conduire. L'image de la bonne sœur collera longtemps à la 2 CV, dont le succès commence dans les campagnes. Pour les bourgeois, Renault présente sa 4 CV comme une auto féminine, puisque facile à conduire et assez économique pour être la seconde voiture du ménage. Dans une publicité cinéma de 1954 une femme présente sa 4 CV, la voiture maniable. Jusque-là, les femmes apparaissaient sur le siège passager ou sur le capot des voitures américaines. Citroën réplique, avec une jeune fille posant à côté de sa 2 CV.



**POUR TOUTES**

Citroën, et l'industrie automobile, vise toutes les catégories sociales, sans oublier la clientèle féminine.

**POURQUOI ON EN PARLE**

**“GILETS JAUNES” POUR UNE EMBARDÉE FISCALE**

Quelle que soit son ampleur, la grogne contre la taxation des carburants constitue une première. Le symbole choisi par les protestataires n'est pas anodin : le gilet jaune, obligatoire dans chaque véhicule, à utiliser en cas d'urgence. Culpabilisés en permanence, rendus responsables du réchauffement climatique, des cancers par particules et de l'engorgement des villes, les millions de Français dépendant de l'automobile manifestent leur ras-le-bol. L'écologie est à leurs yeux un prétexte pour les taxer toujours plus, en l'absence de véritable alternative au moteur thermique. La punition de l'usager captif ne réduira pas la pollution, elle n'est que le masque de l'impuissance à mettre en œuvre une politique de remplacement du parc automobile. ■

L'industrie automobile vise clairement toutes les catégories sociales, sans oublier la clientèle féminine.

La réponse à la crise du logement, aggravée par les destructions de la guerre et la poussée démographique due au baby-boom, va bientôt rendre l'automobile indispensable. Les riantes cités de banlieue, avec leurs logements neufs, leurs pelouses et leurs places de parking constituent l'alternative aux taudis étriqués et insalubres dénoncés par l'abbé Pierre. Dès le premier plan, conçu par Jean Monnet, l'Etat soutient la construction de HLM à l'extérieur des grandes villes. Ces logements collectifs, destinés aux ouvriers et aux petits employés poussent comme des champignons au long des années 50, mais sans que l'on songe à les doter de transports en commun. Ainsi la ville de Sarcelles, au nord de Paris, passe de 8 200 habitants en 1954 à 38 500 en 1962, en étant toujours desservie par la même gare SNCF. Les grandes villes suppriment même des transports en commun pour faciliter la circulation. La conseil municipal de Lyon décide en 1957 de supprimer

les tramways. Ceux de Strasbourg ont disparu, ligne après ligne, de 1953 à 1960. Marseille qui comptait 37 lignes de tramway en 1900 n'en conserve qu'une seule en 1960. Il n'y a guère de mouvement d'usagers pour défendre les anciens tramways. Les Français veulent rouler. Ils ne s'émeuvent guère plus de la fermeture des lignes secondaires de la SNCF. Le temps n'est plus au petit train roulant à travers les campagnes. La priorité est donnée à l'électrification des grandes lignes. Les locos à vapeur disparaissent peu à peu du paysage. ➤

Leenagge

➤ Il n'est pas question d'électrifier les trains de campagne, d'autant que les années 50-60 sont marquées par un exode rural massif. Il ne subsiste que quelques Micheline. A la campagne comme en ville, les transports en commun eux-mêmes sont désormais des autobus.

Le premier choc pétrolier de 1956 n'affecte pas les ventes d'automobiles. Ni la vignette, taxe sur les automobiles, créée par le socialiste Paul Ramadier en 1957, en principe pour financer les retraites. Citroën vient de lancer, pour le haut de gamme, une automobile futuriste, la DS 19. Renault présente la Dauphine au salon 1956. Il y avait 2,3 millions d'automobiles particulières en 1950, le parc a pratiquement triplé en 1960, avec 6,5 millions de bagnoles, il dépasse les 10 millions en 1970.

### Villes nouvelles et plein-emploi

La V<sup>e</sup> République amplifie le mouvement vers l'automobile. De Gaulle, qui était arrivé à Paris à bord de la dernière Traction 15 CV sortie des chaînes de Citroën en 1957, fait de la DS la voiture officielle de la présidence. Il ne sait pas qu'il devra bientôt la vie à son exceptionnelle tenue de route, qui permet à son chauffeur d'accélérer pour échapper au piège du Petit-Clamart, le 22 août 1962. La politique de logement à l'extérieur des villes s'accélère. Paul Delouvrier, délégué général au district de la région parisienne, commence par développer les grands ensembles, mais aussi l'habitat pavillonnaire, encouragé par des prêts d'accession à la propriété. Il lance ensuite les villes nouvelles. La priorité n'est toujours pas aux transports en commun. Il faut dire que le bilan routier de la IV<sup>e</sup> République n'est guère reluisant. L'autoroute de Normandie, ouverte à partir du pont de Saint-Cloud en 1946, atteint péniblement Pacy-sur-Eure en 1960. Celle du Sud est ouverte en 1960, entre Paris et Le Coudray-Montceaux, soit 34 km.

Charles Trenet peut chanter la nationale 7. Elle constitue le seul moyen de gagner la Côte d'Azur, alors que les vacances deviennent une institution, entre la troisième semaine de congés payés accordée en 1956, la généralisation de l'automobile et l'engouement pour le camping. Certes, la lenteur de la traversée de Montélimar, jusqu'à deux heures les jours de grand départ, fait le bonheur des marchands de nougat. Tout au long des routes des vacances, la longueur des trajets par les nationales fait prospérer les petits et grands bistrotts, alors qu'avant 1970, aucune loi ne limite l'alcoolémie au volant.

Avec leurs points noirs, leurs bouchons, et un taux d'accidents qui transforme les grands départs en hécatombe, les grands axes routiers appellent une transformation radicale. Le gouvernement arrête un plan d'aménagement routier en 1960, prévoyant la construction de 3 500 km d'autoroute dont environ 2 000 km avant 1975. Il s'agit de créer un réseau autoroutier, en commençant par relier Paris à Rouen et à Caen, à l'ouest, et de prolonger l'autoroute du Sud

jusqu'à Lyon et Marseille, puis de franchir les Maures et l'Estérel, pour gagner la frontière italienne. Ce plan ne sera réellement mis en œuvre qu'à partir de 1962, lorsque Georges Pompidou devient Premier ministre. A Matignon, de 1962 à 1968, puis en tant que président de la République, de 1969 à 1974, Pompidou sera l'homme de la France automobile.

Non seulement les autoroutes et les nationales aménagées et élargies doivent relier les villes entre elles, mais les villes doivent être adaptées à l'automobile. Paris, qui est alors sous la tutelle de l'Etat, donne l'exemple. Les quais de Seine sont en désuétude en raison de la chute de l'activité fluviale et ne sont véritablement fréquentés par les promeneurs qu'entre la passerelle des Arts et le pont de Sully. Pompidou attachera donc son nom au tracé d'une voie traversant la capitale le long des berges, d'ouest en est sur la rive droite et d'est en ouest sur la rive gauche. L'ère Pompidou voit s'accélérer tous les bouleversements du centre de Paris. Programmé en 1960, le démantèlement des Halles à Rungis est effectif en 1969. En l'absence d'un véritable projet urbain, on commence par casser, ce qui permet aux Parisiens de disposer, provisoirement, de quelques parkings sauvages sur le plateau Beaubourg, tandis que Marco Ferreri tourne un western dans le trou creusé à l'emplacement des pavillons de Baltard. Rive gauche, la vieille gare Montparnasse disparaît, et, comme aux Halles, le quartier est entièrement remodelé. L'exode des salariés les plus modestes s'accélère, avec la destruction des quartiers populaires, on construit de plus belle dans les banlieues. En inaugurant le boulevard périphérique, achevé en 1973, Pierre Messmer ne réalise pas qu'une muraille vient de s'élever, entre Paris et les banlieues. Une fois de plus, les transports en commun n'ont pas suivi, et l'automobile devient plus que jamais nécessaire.

En vérité, la politique menée par Georges Pompidou à partir de 1962 ne rencontre pas de véritable opposition. A Paris, les militants du PCF s'opposent bien aux expulsions, mais les mairies communistes de la périphérie sont ravies d'accueillir de nouveaux habitants. Ceux-ci ne pourront se passer de bagnoles, ce qui ne saurait désespérer Billancourt ! La politique de Georges Pompidou renforce les bastions municipaux du PC, à la périphérie des grandes villes, et elle assure le plein-emploi dans les usines automobiles chères au

**Il y avait 2,3 millions d'automobiles particulières en 1950, en 1960, le parc passe à 6,5 millions, il dépasse les 10 millions en 1970.**



AFP

cœur de la CGT. Quand les élus communistes, Georges Marchais en tête, critiquent la politique routière, c'est pour réclamer plus de kilomètres d'autoroute et plus d'aménagements routiers.

### Dépendance quotidienne

Ce consensus va se prolonger, entre la droite et la gauche, le PS dans sa phase ascendante, à partir de 1971, n'est guère plus sensible que le PC aux premières critiques de l'automobile, formulées par les écologistes dans la deuxième moitié des années 70. Le choc pétrolier de 1973 n'arrête pas l'expansion de l'automobile, il pousse seulement les constructeurs à concevoir des moteurs Diesel. Jusque-là, on reconnaissait les taxis au bruit du moteur de la grosse Peugeot diesel. A la clientèle captive de l'auto, les marques automobiles françaises ont proposé des moteurs durables et un carburant moins cher. Renault et PSA ont concentré leurs efforts industriels et commerciaux sur le diesel, ramenant le prix des véhicules au niveau ou au-dessous de celui des mêmes modèles fonctionnant à l'essence.

La majorité des Français dépendent désormais quotidiennement de l'automobile. On ne se moque plus de la femme au volant, car il y a une majorité de conductrices, ce qui n'est pas forcément une marque d'émancipation. Les femmes qui ont le plus besoin de la bagnole déposent les enfants à l'école avant de filer au boulot, elles font les courses sur le chemin du retour.

A partir des années 70, les grandes surfaces se sont imposées, tandis que les centres-villes et les quartiers populaires se vidaient de leurs commerces. Cette transformation de la vie quotidienne s'est imposée en moins d'une génération. Hors de quelques quartiers privilégiés de Paris, il est impossible d'échapper aux grandes surfaces, au Caddie et au parking. Même le Parisien ne peut plus choisir ses meubles en flânant dans le faubourg Saint-Antoine, il est condamné aux grandes surfaces d'ameublement placées le long des autoroutes.

La profondeur du mécontentement provoqué par la hausse des carburants et par les politiques visant à chasser l'automobile des villes ne tient pas seulement à l'économie. La bagnole répond à un modèle de société, fondé sur les libertés individuelles et la quête du confort. En 1989, les Occidentaux regardent d'un air compassé les malheureux allemands de l'Est qui franchissent la Porte de Brandebourg à bord de leurs pauvres Trabants, symbole de l'archaïsme et de la grisaille des régimes communistes. Mais de ce côté du mur la dépendance à l'automobile s'est imposée en douceur, perçue comme la conquête du confort et de la liberté.

L'automobile a porté les rêves des générations qui se sont succédé depuis l'époque des 4 CV et des 2 CV, et, pour ces générations, elle est associée aux meilleurs souvenirs. L'écologie peut commander sa transformation, mais il sera difficile de lui substituer des rêves de trottinettes et de métros bondés. ■ G.K.

### MODÈLE DE SOCIÉTÉ

Rien n'arrête l'expansion de l'automobile, pas même le choc pétrolier de 1973. Il poussera seulement les constructeurs à concevoir des moteurs Diesel... Ci-contre, le Salon de l'automobile, à Paris, le 7 octobre 1948, où la 2CV fut présentée pour la première fois.