



Obs Télé Paris

Du samedi 10 au vendredi 16 décembre

RENAULT CITROËN

La course-poursuite



Louis Renault

André Citroën

N° 2457 du 8 au 14 décembre 2011 - Ne peut être vendu séparément. #PromoObs



Louis Renault

LA COURSE-

Entre Louis Renault et André Citroën, la confrontation, aux allures de duel, aura

Un ring, le Salon de l'Auto 1934. Retranchés derrière leur stand, deux hommes se surveillent et se provoquent du regard. Deux seigneurs, André Citroën et Louis Renault. Ils se connaissent depuis toujours. Ils étaient ensemble au lycée Condorcet. Ils se haïssent et se respectent. Tout les oppose mais ils ne peuvent vivre l'un sans l'autre. Ils sont tous les deux à l'apogée de leur règne. Aveuglés par la guerre féroce qu'ils se livrent depuis l'enfance, ils ne voient pas que leur fin est proche. Une arène



Louis Renault

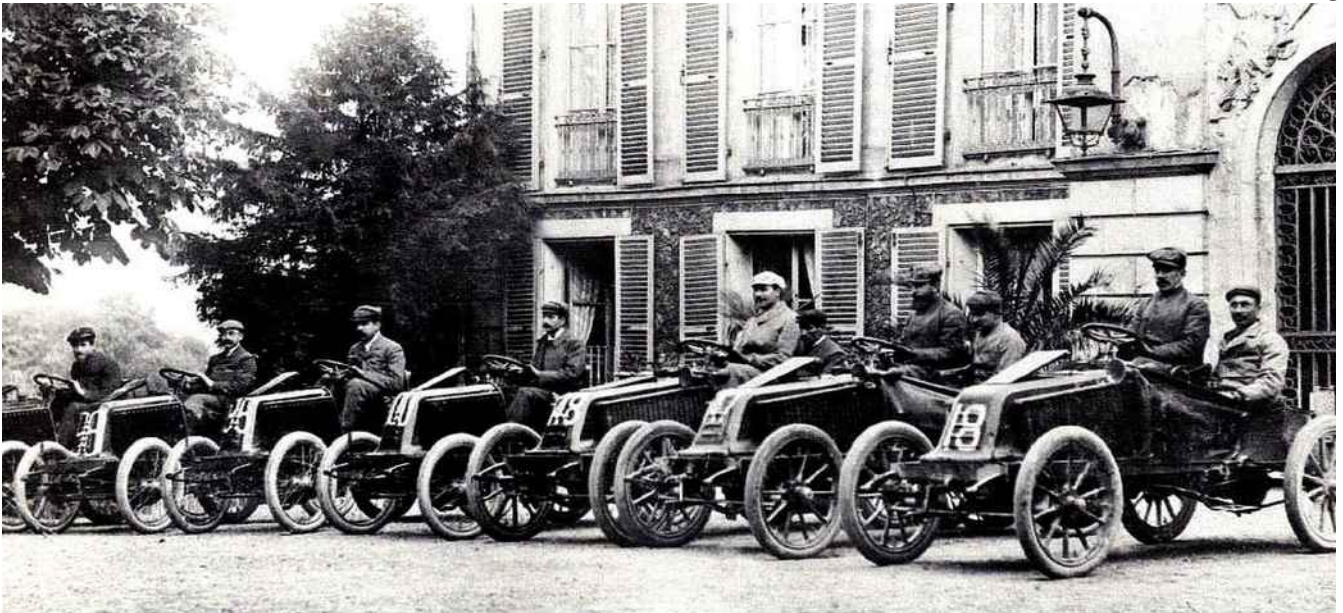
sanglante, ce Salon, où beaucoup de marques vont mourir. Et aussi une foire aux plaisirs. Les plus célèbres des maisons closes se sont réassorties pour l'occasion. Les professionnels de l'automobile, pour la plupart des bourgeois provinciaux et mauriciens, ne sont montés à Paris que pour goûter aux délices de la perdition.

La bagnole n'est pas encore née. C'est encore l'époque de l'automobile. Anguleuse, klaxonnante, outrageusement chromée, elle fait encore rêver. Mais un an plus tard, la reine Astrid, une héroïne de la Grande Guerre, une reine qui fait battre tous les cœurs, se tuera dans le premier accident de la route médiatisé. Le temps est proche où l'automobile deviendra un danger, une servitude, une vulgaire « caisse ».

Elle a pourtant été créée dans la ferveur. Son véritable créateur est Louis Renault. Fils de négociants en

tissus, élevé dans un univers célinien qui rappelle « Mort à crédit », il est besogneux, maladroit avec les filles. A Condorcet, il vit à l'écart de ses condisciples élégants et frivoles qu'on voit, dans le tableau de Jean Béraud, monter dans des landaus armoriés où les attendent des mères aristocratiques coiffées de chapeaux à aigrette. L'un d'entre eux l'indispose particulièrement. Un certain André Citroën, brillant, disert, toujours très entouré. Louis n'aime pas l'école. Assombri par la disparition de son père, de son frère et de sa sœur, c'est un cancre triste, ni chahuteur ni divertissant, dont personne, sûrement, ne retiendra le nom.

Louis n'aime que la mécanique. Il se réfugie dans une cabane où s'entassent toutes sortes d'outils et où, à l'âge de 10 ans, il a fabriqué son propre appareil photo, sans rien dire à personne. André Citroën est plus endurant au



André Citroën

POURSUITE

duré toute une vie. Retour sur un combat et une époque flamboyants.

malheur que Louis. Son père est un diamantaire juif polonais qui a émigré à Paris. Accablé par l'antisémitisme qui infecte la France dans les années 1880 et qu'il devine chez ses riches clients, il se suicide, alors que son fils n'a encore que 6 ans. Mais André a le pouvoir de tenir le malheur à distance. Ce qui le console de tout, c'est sa curiosité, sa fascination pour ce qui est nouveau. Il ne se lasse pas de voir s'élever, poutrelle après poutrelle, la tour Eiffel dans le ciel de Paris. Il aime la démesure, le défi, le panache. A 20 ans, il connaît à son tour le cauchemar qui a terrassé son père. C'est l'affaire Dreyfus. Mais, au lieu de se suicider, il entre à Polytechnique, pour rejoindre cette élite qui, selon lui, va changer le monde.

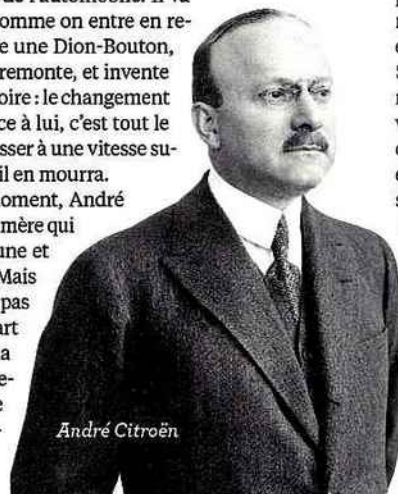
Louis Renault continue à bricoler dans son clapier, toujours solitaire, amoureux transi de Jeanne Hatto,

une chanteuse d'opéra qui refuse de l'épouser et prend plaisir à le faire souffrir. En observant les premières voitures à moteur qui commencent à rouler en hoquetant dans Paris, il a la révélation de l'automobile. Il va s'y consacrer comme on entre en religion. Il achète une Dion-Bouton, la démonte, la remonte, et invente ce qui fera sa gloire : le changement de vitesse. Grâce à lui, c'est tout le siècle qui va passer à une vitesse supérieure. Mais il en mourra.

Au même moment, André Citroën perd sa mère qui était encore jeune et qu'il vénérât. Mais le deuil ne sied pas à Citroën. Il part aussitôt pour la Pologne, à la recherche de ce que nous recher-

chons tous, le mystère de son origine. Mais cette quête existentielle ne l'empêche pas de regarder autour de lui. C'est un pragmatique. Dans un faubourg de Varsovie, il tombe par hasard sur une usine d'engrenage à chevrons. Il achète le brevet et s'établit à Paris, rue du Faubourg-Saint-Denis, où il produit des engrenages. Géants, bien sûr, comme le veut son tempérament. Avec leurs chevrons dont il fera plus tard son emblème et qu'il inscrira partout, sur ses futures voitures, sur cette tour Eiffel qu'il admire tant, et jusque dans le ciel.

C'est la Belle Epoque. Louis Renault, la fourmi, travaille sans relâche. Il fait courir ses voitures dans toutes les compétitions. Il remporte tous les succès, sauf les succès féminins. Il a beau adresser des milliers de roses rouges à



André Citroën



Gaumont Pathé Archives/Programme33



Citroën Communication

la volage soprano qui l'a envoûté, la belle s'obstine à lui rester cruelle. Pendant qu'André Citroën, la cigale, mène grand train. Ce viveur à monocle, qui s'est converti à l'automobile en rachetant une marque en faillite, parade et joue gros aux courses de Vincennes. On le voit au Moulin-Rouge, au cabaret Sans-Souci, tenu par son frère Bernard. « Sans souci », devise qu'André gardera toute sa vie dans les triomphes comme dans la tragédie.

La guerre de 14-18 va transformer en géants ces deux industriels qui sont des ennemis d'autant plus irréductibles qu'ils partagent la même passion. Ils font la course à qui fabriquera le plus d'engins de mort : 36 000 obus par jour pour Louis, 50 000 pour André. Avantage Citroën. Mais Louis entre dans l'Histoire avec les taxis de la Marne qui portent le losange. Avantage Renault. C'est pourtant André que le général Pershing, commandant en chef du corps expéditionnaire américain, demande à rencontrer en 1917. Avantage Citroën. Ce match n'aura pas de fin. Comme on dit pour le tennis, ce sont des renvoyeurs.

Les années 1920, les Années folles, seront les années Citroën. André séduit et épouse Georgina, une jeune fille très swing qu'il emmène danser au Bal Nègre de la rue Blomet, tandis que Louis Renault, qui crève de solitude, finit par se marier avec une femme qui ne l'aime pas, Christiane, la sœur du dessinateur Jacques Boulhaire. C'est André qui a désormais le vent en poupe. Il est à l'aise dans ce tourbillon qui bouscule le vieux monde. Il fréquente les surréalistes, il devient l'intime d'Aristide Briand.

Tout lui réussit. Il invente une nouvelle manière de vendre ses voitures : prêter de l'argent à ses clients, ce qui scandalise Louis Renault et épouvante le patronat traditionnel. Il crée la 5 CV, qui se vend par milliers et qu'on surnomme la Petite Citron. Il lance ses croisières de légende, la Noire et la Jaune.

Louis Renault connaît, lui, une traversée du désert. Il n'a plus aucun modèle à construire. Il se contente de recycler les véhicules qu'il a produits pendant les années de guerre en ambulances ou en voitures de pompiers. Il a vieilli avant l'âge. Il vit reclus dans son domaine d'Herqueville où Christiane s'ennuie.

Chez les Citroën, c'est au contraire la fête. Week-ends à Deauville où Georgina est reine, nuits blanches au Bœuf sur le Toit, une seule règle, la joie, l'extravagance. André ne sait plus quoi inventer pour épater la France. Il persuade Joséphine Baker de chan-



Le Salon de l'Auto de Berlin, en 1937, où Renault rencontrera Hitler.

Présentation de l'autochenille Citroën, premier véhicule tout-terrain.

PSA
Chiffre d'affaires : 56,1 milliards d'euros (2010)
Effectifs : 121 080
Nombre de véhicules vendus : 3 602 200 dont 1 460 400 sous la marque Citroën (Source constructeur)

Renault
Chiffre d'affaires : 38,97 milliards d'euros (2010)
Effectifs : 122 615
Nombre de véhicules vendus : 3 195 810 (Source constructeur)

ter un hymne à Citroën. Il fait illuminer la tour Eiffel où 200 000 ampoules électriques écrivent son nom et ses chevrons fétiches rapportés de Pologne.

Louis vit maintenant séparé de Christiane, qui a pris un amant. C'est Drieu la Rochelle qui semble avoir séduit à la fois le mari et la femme puisqu'il va influencer politiquement Louis Renault. Le seigneur de Billancourt, qui a retrouvé son génie en créant la Celtaquatre, se rend au Salon de Berlin où il rencontre Hitler. La fin de partie est proche pour les deux anciens de Condorcet, pour la cigale comme pour la fourmi. Malgré le succès de sa mythique Traction Avant, André, qui a claqué des millions sur tous les tapis verts, est lâché par les banques et dépossédé de ses usines. Il meurt en 1935, d'un chagrin encore plus mortel que son cancer à l'estomac.

Mais contrairement à la fable, la fourmi va se trouver aussi dépourvue que la cigale. Louis court aussi vers son tombeau. Sous l'Occupation, pour faire tourner ses usines, il fournira à l'armée allemande des véhicules de transport et de combat. Comme Berliet et Peugeot. Mais, en 1944, à l'heure des comptes, il sera le seul à être frappé. Bête noire des syndicats et de la gauche, il incarne la droite fascisante. Incarcéré à Fresnes, il meurt peu après, en gardant jusqu'au bout ce silence hautain qui l'a tant fait détester.

Cette histoire fascinante est retracée, à l'aide d'images spectaculaires et rares, dans ce passionnant documentaire d'Hugues Nancy et Fabien Béziat.

FRANÇOIS CAVIGLIOLI

777b05d05750a90e829943341702551830245601d1001d06