

TÉMOIGNAGES

Un art de l'époque industrielle

■ J'étais le plus âgé du groupe au moment de sa création il y a un peu plus d'un an. Héritier de la passion de la mécanique d'un père ébéniste, j'ai travaillé dans un tout autre secteur de l'industrie, mais n'ai jamais cessé de lire les journaux de « bagnoles » et d'essayer toute voiture (et quelquefois moto ou camion – le GMC par exemple, une réussite exceptionnelle mais double pédalage et double accélération nécessaires pour passer des vitesses non synchronisées) qui passait à ma portée.

Cinquante ans d'évolution

J'ai, pendant un peu plus de cinquante ans, vécu d'assez près l'évolution continue ou non de ce qui était pour moi une des formes de l'art des temps industriels, je parle du véhicule (et plus spécialement de la voiture) de grande série, avec ses contraintes de fonctionnalité, de coût, d'encombrement. Trop facile de faire quelque chose de bien quand c'est sans contraintes et à n'importe quel prix.

Au cours de cette longue période les voitures ont bien changé en devenant plus faciles à conduire et en n'obligeant plus à partir avec une boîte à outils.

Pourtant que les plus jeunes ne croient pas que celles du presque début n'étaient que d'infâmes traccassins : elles portaient déjà la marque du génie, de la passion de leurs créateurs, constitués en équipes resserrées avec beaucoup de « manuels » assez géniaux.

Un léger parfum d'essence

La première que j'ai vraiment « fréquentée » comme enfant passager, une « 301 » cubique, agrémentée du léger parfum d'essence des voitures de l'époque dès qu'elles avaient quelques années – et on les gardait longtemps – marquait la fin de la période héroïque des carrioles d'autrefois.

Le plaisir de conduire une TrACTION ou une « 402 », sur des routes assez vides, était déjà un vrai bonheur ; le « tube Citroën » des années cinquante, une camionnette

vibrant de ses tôles ondulées, avec ses roues aux quatre coins, se conduisait comme un « Kart » sur les routes sinueuses et ferait toujours bonne figure.

La Frégate, au nom superbe, que Renault devrait bien reprendre un jour, était efficace et très belle.

Une émotion esthétique

Surtout les voitures n'étaient pas toutes issues de la CAO *Catia* et se ressemblaient beaucoup moins les unes les autres ; un nouveau modèle apportait chaque fois une émotion esthétique, grande ou petite.

La DS, arrivée fin des années cinquante comme un tapis volant, apportait par exemple une ligne (et une tenue de route) qui changeait les références ; l'Alfa Giulia de l'époque avec son boxer double arbre : une petite merveille également.

Une progression formidable

Ces voitures, pourtant simplissimes par rapport aux véhicules économiques en essence, peu polluants, fiables et bardés de fonctionnalités d'aujourd'hui, étaient chères rapportées au niveau de salaire d'un ouvrier ; beaucoup se déplaçaient à moto parce que ça coûtait moins cher.

C'est dans leur rapport coût prestations que les véhicules ont formidablement progressé, ainsi que dans les domaines de l'éclairage et surtout du freinage.

Le début d'une mutation

Vers la fin de ma vie professionnelle, le domaine de la pyrotechnie, qui y était techniquement prêt depuis longtemps alors que le marché n'en voulait pas encore, a



D.R.

Le président Tronel et sa voiture de week-end.

L'effet de la production en série

Un collègue spécialiste des fusées *Ariane*, pour qui l'entreprise dans laquelle je travaillais produisait le propergol et des dispositifs pyrotechniques, m'a dit mesurer l'influence très forte de la grande série en constatant la différence d'ordre de grandeur entre le coût d'une fusée et celui d'une voiture, à complexité comparable.

rejoint le monde de l'automobile avec le développement en série des prétensionneurs de ceintures puis des «airbags», qui font maintenant partie de l'équipement de base même des voitures *low-cost*.

Nous voyons bien que tout est, là comme ailleurs, en train de muter : véhicules hybrides déjà quasi banalisés, véhicules électriques n'attendant plus que l'infrastructure nécessaire et quelques progrès des fabricants de batteries, ainsi que peut-être une ou deux centrales de production d'électricité supplémentaires ?

Que deviendra l'automobile dans les temps futurs ? Il est peu probable que notre groupe pourra peser lourd sur son destin, mais sa contribution sera celle que nous saurons impulser.

Daniel Doyen (58)



Renault Frégate (1959).

D.R.



Citroën DS3 (2010).

© PSA PEUGEOT CITROËN



Peugeot 3008 HYbrid4 (2011).

D.R.

Un binet auto

Le binet Automobile Club de l'X a pour but de faire vivre la passion pour l'automobile à l'École. Grâce à la mobilisation du groupe X-Auto, nous avons pu obtenir des invitations pour le Mondial de l'Automobile 2010 à Paris dont un certain nombre d'élèves a pu profiter. Des membres du binet ont aussi participé à un dîner puis une visite du Salon en commun avec le groupe. Ce fut un moment fort d'échanges autour de notre passion commune et de l'École. Nous espérons que ce lien naissant se renforcera à travers d'autres événements : visites d'entreprises, sorties sur circuit, rencontres avec les anciens. Ainsi les élèves, qu'ils soient curieux, passionnés, ou qu'ils désirent se renseigner sur le secteur de l'automobile dans une perspective professionnelle, auront une communauté établie et organisée vers qui se tourner.

Sylvain Calisti (08),
président de l'Automobile Club de l'X