



HAL
open science

L'aventure industrielle de la 4 CV Renault

Dominique Lejeune

► **To cite this version:**

Dominique Lejeune. L'aventure industrielle de la 4 CV Renault : Deux décennies de voiture populaire. 2022. halshs-01791769v4

HAL Id: halshs-01791769

<https://shs.hal.science/halshs-01791769v4>

Preprint submitted on 20 Feb 2022 (v4), last revised 8 Jan 2024 (v5)

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

***L'aventure industrielle de la 4 CV Renault (1941-1961).
Deux décennies de voiture populaire***

par Dominique Lejeune, Prof Dr Dr

Réédition 2022

Introduction

La 4 CV est un des symboles de la France d'après-guerre, des débuts des Trente Glorieuses ¹, de la société de consommation et des loisirs, de la vocation française persistante à produire essentiellement des petites voitures populaires. De surcroît, la 4 CV a longtemps été emblématique de la Régie Renault. Rattrapant et devançant la Citroën 2 CV qui ne verra le jour qu'en 1948 ⁽²⁾, la 4 CV apparaît au Salon de l'auto de 1946 avec l'exergue que lui donne le patron de la Régie, Pierre Lefaucheur : l'automobile n'est pas un objet de luxe, elle doit être « à la portée du plus grand nombre ».

Pour tout cela la 4 CV fonde très explicitement son succès, très volontariste, sur la modernisation de l'outil industriel et l'étude de marché. Ce succès n'est pas aperçu d'emblée par les constructeurs concurrents de Renault et par la presse automobile ou sportive, mais la Quatrième République naissante — l'adoption de la constitution par référendum est presque exactement contemporaine du Salon de l'Auto de 1946 — sent bien la carte à jouer : le véhicule nouveau va prouver les capacités industrielles de croissance d'une Régie nationale dont les statuts sont tout jeunes, montrer un visage neuf de la France et de Renault, et enfin assurer le progrès social du pays.

Première véritable auto française d'évasion, petite puce de sympathie, gentille « motte de beurre », la 4 CV va offrir des plaisirs divers grâce à la première vitesse non synchronisée et au démarrage en seconde, elle sera une mine de plaisanteries pour les chansonniers radiophoniques, une source d'accidents par le capot, les portes avant, les arbres de roues arrière et la prise au vent, mais la 4 CV est la voiture du renouveau et une arme industrielle et commerciale essentielle pour Renault !

¹ Cf. Dominique Lejeune, *La France des Trente Glorieuses, 1945-1974*, Armand Colin, 2015, collection « Cursus », 192 p.

² Cf. Dominique Lejeune, « L'aventure industrielle de la Citroën 2 CV (1935-1990). De La Ferté-Vidame (Eure-et-Loir) à Mangualde (Portugal) », article, illustré, de 41 pages mis en ligne le 18 décembre 2017 sur HAL-SHS (CNRS) : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01664861>, P.Fridenson, « Opinion publique et nouveaux produits industriels : les pressions en faveur des voitures populaires dans les années 1930 », in Stéphane Audoin-Rouzeau, Annette Becker, Sophie Coeuré, Vincent Duclert, Frédéric Monier (dir.), *La politique et la guerre. Pour comprendre le XXe siècle européen. Hommage à Jean-Jacques Becker*, Paris, Noésis, 2002, p. 342-353 et P.Fridenson, « Genèse de l'innovation : la 2 CV Citroën », *Revue Française de Gestion*, septembre-octobre 1988, p. 35-44. Je remercie Patrick Fridenson de m'avoir signalé ses deux articles, qui m'avait échappé.

Une conception en pleine Deuxième Guerre mondiale

Louis Renault (1877-1944), toujours prudent, avait d'autant mieux senti la fatalité du changement structurel de l'industrie automobile française que son entreprise n'avait pas vraiment réussi à sortir de la crise économique des années 1930. Dès le début de l'Occupation, Renault envisage de se consacrer un peu plus aux utilitaires. Les véhicules particuliers sont certes loin d'être condamnés et des changements importants se préparent aux yeux de Louis Renault pour le jour du retour à la paix : réduction du nombre des modèles, évolution du produit industriel lui-même : l'automobile d'après-guerre sera moins lourde, probablement moins équipée, elle sera surtout moins chère à fabriquer et moins gourmande en essence, donc logiquement accessible à un plus grand nombre. Toutefois Louis Renault hésite entre une Primaquatre revue et corrigée, l'éternelle 10-11 CV française, et une toute petite voiture du genre de celle conçue par la *KdF* (« la Force par la Joie ») allemande qu'il avait découverte au Salon de Berlin, une 4 CV qui sera plus tard surnommée la Coccinelle. Il lance ses ingénieurs dans les deux directions, un gros risque compte tenu de l'interdiction décrétée par les autorités allemandes d'étudier toute nouvelle voiture en France occupée.

Dès l'hiver 1940-1941 l'étude d'une future 4 CV est donc entreprise chez Renault, dans le plus grand secret, par certains chefs de service et certains ingénieurs. Le matin du 20 mai 1941 — élément clé de la saga de la 4 CV, maintes fois narré et même mis en image — le patron surprend trois cadres, Picard, Amise et Serre, devant la maquette du moteur. Contrairement aux craintes des trois hommes, le patron approuve et donne l'ordre de faire trois exemplaires du moteur. Les premiers essais ont lieu en décembre 1941. Le bombardement de mars 1942 ralentit les travaux secrets puisque plusieurs bombes atteignent le service des Études. Enfin, la décision prise par Louis Renault, en septembre 1943, de miser sur la 11 CV plutôt que sur la 4 CV, décale nettement les projets. Lancer les études d'industrialisation de la carrosserie de la 11 CV, c'est abandonner implicitement la 4 CV. C'est donc doublement clandestinement, à l'insu du patron et des autorités allemandes, que Charles-Edmond Serre et Fernand Picard poursuivent l'étude de la 4 CV. Ils peuvent compter sur une poignée d'ingénieurs résistants : Maurice Amise, Robert Barthaud, Henri Guettier et Jean-Auguste Riolfo (1894-1985).

Pendant deux ans, ils ne cessent de travailler sur une petite voiture aux lignes très arrondies et économe en essence. Plusieurs prototypes se succèdent, le premier, qui n'a que deux portes et ressemble beaucoup à la Coccinelle, effectue son premier essai le 23 décembre 1942. Le deuxième prototype, mieux dessiné, n'a toujours que deux portes, munies de vitres coulissantes. C'est lui qui sera présenté à Pierre Lefaucheur le 10 octobre 1944, comme nous le verrons plus loin. Le moteur de ces prototypes, placé en porte-à-faux à l'arrière, comme sur la *KdF*, est un quatre cylindres de 757 cm³, une cylindrée ridicule eu égard à la tradition Renault ! Ce moteur, qui tourne au banc depuis février 1942, est particulièrement sobre puisqu'il n'excède pas une consommation d'essence de 6 litres aux 100 km. Prévu pour atteindre 18 chevaux, il en

développe presque 20, soit tout ce qu'il faut pour une voiture légère dont le poids a été fixé à 450 kg, alors que la Juvaquatre pèse 750 kg ! La boîte de vitesses a d'abord été conçue à quatre rapports, mais pour des questions d'économie elle est ensuite simplifiée pour ne plus comporter que trois vitesses, la première n'étant pas synchronisée. Les suspensions — avant comme arrière — sont à roues indépendantes. La caisse, qui est autoporteuse, compte deux portes pour les deux premiers prototypes. Elle est plus petite que celle de la Juvaquatre (7 CV) mais suffisamment habitable pour quatre adultes. À l'opposé, la 11 CV voulue par Louis Renault, est davantage dans la tradition de la marque : moteur avant et transmission arrière, carrosserie à quatre ou six glaces, les lignes de carrosserie étant très proches des réalisations de Chrysler, de Ford et de Plymouth.

À la Libération, Louis Renault, suspecté de collaboration, est emprisonné, ses usines sont d'abord réquisitionnées puis nationalisées. Sur quoi reposent les soupçons ? En bonne part sur des symboles : Louis Renault incarne le patron autocratique de l'entre-deux-guerres, bien davantage connu que Marius Berliet, il est le capitaliste profiteur de guerre, l'opposant au Front populaire et aux syndicats, etc. Mais il y a plus concret : la réparation de chars pour le compte de l'armée allemande, la réouverture des usines du Mans, peut-être le financement dans les années 30 de la Cagoule, mouvement d'extrême droite... Cette nationalisation-sanction sera jusqu'au début du XXI^e siècle matière à controverse, avec encore en 2011 — année où huit petits-enfants de Louis Renault demanderont, en vain, à la justice de réviser la nationalisation-sanction de 1945 — un éventail de positions historiennes très ouvert, entre d'une part l'historienne Annie Lacroix-Riz, qui soutient que Renault finançait effectivement l'extrême droite avant guerre et s'est « inscrit au firmament d'une galaxie automobile entièrement mobilisée au service de l'économie de guerre allemande », et d'autre part le romancier-avocat Laurent Dingli, mari de la petite-fille de Louis Renault, qui dédouane entièrement Louis Renault, aux dépens de François Lehideux (1904-1998) et des Allemands ¹.

¹ Il a écrit une grosse biographie : *Louis Renault*, Flammarion, 2000, 680 p. François Lehideux mourra en 1998, à 95 ans, dernier secrétaire d'État survivant des gouvernements de Vichy. En novembre 1997, alors que s'ouvrait le procès de Maurice Papon à Bordeaux, on voyait encore F. Lehideux justifier la politique de Pétain et défendre l'administration préfectorale attaquée...

La naissance d'une Régie nationale des usines Renault (R.N.U.R.)

Renault, dans un contexte de collaboration, vraie ou supposée, a donc été mis sous séquestre le 5 octobre 1944, par un arrêté signé de trois ministres du gouvernement provisoire dirigé par Charles de Gaulle, Robert Lacoste ¹, Raoul Dautry et Aimé Legercq, suite à une décision prise en conseil des ministres le 26 septembre, puis l'entreprise est confisquée sans indemnisation et transformée en une Régie nationale des Usines Renault (RNUR) le 16 janvier 1945. Comme pour d'autres sociétés le législateur a le choix entre l'étatisation, la remise aux salariés en autogestion et le moyen terme de la nationalisation. Le gouvernement, le Conseil d'État et les députés hésitent ; on connaît depuis quarante ans le rôle très important et décisif joué par le ministre de l'Économie nationale, Pierre Mendès France (1907-1982) ². C'est chez Renault que l'on voit le dirigeant provisoire, en l'occurrence Lefauchaux, administrateur provisoire du séquestre, jouer un autre rôle essentiel pour écarter la première solution, par rejet de toute idée d'un État-patron déléguant un fonctionnaire à la tête d'un Renault étatisé. Lefauchaux va jusqu'à mettre sa démission de la direction du séquestre, et vraisemblablement de Renault dans l'avenir, dans la balance. Il joue donc un rôle décisif dans le choix de la nationalisation et dans le dessin des grandes lignes du statut de la régie nationale qui en résulte. Dans un article fondamental, appuyé sur des sources solides et des hypothèses intéressantes, Patrick Fridenson a établi les détails historiques de ce « périple de la nationalisation de Renault » ³.

Renault est donc dirigé dès octobre 1944 par Pierre Lefauchaux (1898-1955), Centralien, engagé volontaire de la Première Guerre mondiale, ingénieur ayant notamment dirigé une société privée, la Compagnie générale de Construction de Fours ⁴, résistant sous le pseudonyme de « commandant Gildas », chef des FFI du département de la Seine. Arrêté le 3 juin 1944 et déporté en août 1944 à Buchenwald, il a été transféré et abandonné par les Allemands à Metz grâce à son épouse, Marie-Hélène Postel-Vinay (1904-1964). L'expérience de la guerre rapproche ce fils de famille de la gauche. C'est Robert Lacoste (1898-1989), ministre socialiste de la Production industrielle, et Aimé Legercq (1889-1944), ministre des Finances, qui le nomment le 4 octobre 1944 à la tête de la société Renault réquisitionnée depuis le 26 septembre. Lefauchaux avait eu une expérience malencontreuse de manufacture d'État en 1939-1940 à la Cartoucherie du Mans, il veut en prendre le contre-pied et dans un article des *Cahiers politiques* de mars 1945 intitulé « Passage au socialisme » il se montre adversaire

¹ Rôle important de son chef de cabinet, Sacha Guéronik (31 ans), renseignement communiqué par P.Fridenson.

² Patrick Fridenson, « La bataille de la 4 CV Renault », *L'Histoire*, n° 9, février 1979, pp. 33-40, grâce à l'historien américain Richard F.Kuisel, plus tard auteur de *Le Capitalisme et l'État en France, modernisation et dirigisme au XXe siècle*, trad. fr., Gallimard, 1984, 476 p.

³ Patrick Fridenson, « Le périple de la nationalisation de Renault », *Renault Histoire*, n° 31, octobre 2014, pp. 63-84.

⁴ Sous le nom de Charles Lefauchaux, il est l'auteur d'une thèse de droit *La Peseta et l'Économie espagnole depuis 1928*, 1935, 212 p.

déterminé de l'appropriation privée des moyens de production, favorable à la substitution aux patrons de « capitaines d'industrie » désignés pour leur compétence, hostile à l'étatisation et favorable à une longue cohabitation entre socialisme et capitalisme **1**.

L'ordonnance n° 45-68 du 16 janvier 1945 (parue le lendemain au *Journal officiel*), signée par de Gaulle, chef du gouvernement provisoire, Robert Lacoste, ministre de la Production industrielle, Pierre Mendès France, ministre de l'Économie nationale, Alexandre Parodi, ministre du Travail et René Pleven, ministre des Finances, donne naissance à la Régie Renault, qui est dotée, comme les autres textes de nationalisation, d'une copieuse série d'arrêtés paraissant au *Journal officiel*, une série de neuf textes étalés entre le 8 octobre et le 31 décembre 1945 qui donne naissance à un maquis juridique touffu qui devait déborder sur le XXI^e siècle. Les grandes lignes, par contre, sont simples : un nom explicite, Régie nationale des Usines Renault (RNUR), et non simplement Usines Renault ou Régie Renault, et encore moins l'impersonnel Renor dont il avait été un temps question, un président nommé en conseil des ministres, une autonomie très grande vis-à-vis des pouvoirs publics, notamment sur le plan financier, un conseil d'administration où les salariés sont représentés, et un comité central d'entreprise, ces derniers points, essentiels, étant dus à Pierre Mendès France, ministre de l'Économie nationale. Ce statut provoque l'hostilité durable des sociétés automobiles privées et de leur Chambre syndicale des Constructeurs : crainte d'autres nationalisations, celle de Simca en particulier, hostilité séculaire à l'intervention de l'État dans l'économie, phobie du « pouvoir syndical », dénonciation d'une injustice : Renault n'ayant pas à rémunérer d'actionnaires se trouve automatiquement favorisé... De manière très indirecte, voire occulte, cette hostilité devait alimenter les brocards contre le véhicule et les *fake news* contre Renault, qui ne paierait pas d'impôts ni de cotisations de Sécurité sociale, qui serait subventionné, etc. Quant aux biens privés, essentiellement des propriétés immobilières, les héritiers de Louis Renault les récupéreront à la suite d'une longue négociation, en échange des actifs Renault à l'étranger. On voit donc que la nationalisation de Renault n'est nullement improvisée, mais la conséquence d'une longue réflexion et de multiples consultations et interventions.

1 Cyrille Sardais, *Patron de Renault. Pierre Lefauchaux (1944-1955)*, résumé de sa thèse ayant utilisé les « boîtes noires » de Lefauchaux, Presses de Sciences Po, 2009, 326 p. et Patrick Fridenson, « L'avenir vu par les patrons : Pierre Lefauchaux », dans V. Duclert, R. Fabre et P. Fridenson, *Avenirs et avant-gardes en France. XIX^e-XX^e siècles. Hommage à Madeleine Rebérioux*, La Découverte, 1999, 439 p., pp. 223-238.

La gestation de la 4 CV par la Régie Renault

Si Pierre Lefauchaux n'est pas un homme de l'automobile, il n'en est pas moins un ingénieur et un industriel. C'est donc logiquement qu'il visite, dès les premiers jours d'octobre 1944, le bureau d'Études de l'entreprise, dont les employés sont on ne peut plus fidèles à Louis Renault. Mais Lefauchaux trouve très vite en Fernand Picard (1906-1993), résistant membre de l'OCM (Organisation civile et militaire), un précieux allié. Picard, ingénieur des Arts & Métiers qui travaille chez Renault depuis 1935, est à 38 ans le directeur-adjoint des Études, le second de Charles Serre. Grâce à lui, Lefauchaux prend connaissance des travaux réalisés chez Renault pendant l'Occupation et se rend compte des réflexions engagées un peu partout depuis plusieurs années sur l'avenir de l'automobile.

Quel avenir pour l'automobile ? Tout concourt à vouloir préparer de nouveaux produits automobiles, mieux adaptés à une économie de pénurie. Mais, en même temps, il faut participer activement au redressement national, une idée fondamentale que les hommes du mouvement de Résistance OCM ont eu très tôt. Pierre Lefauchaux découvre le 10 octobre 1944 les deux projets de voitures de Louis Renault, qui existent à l'état de prototypes. L'état des lieux est simple : les deux études sont loin d'être achevées, par manque de moyens techniques et financiers, absence de nombreux techniciens, pénurie de carburant, multiples interdictions et à cause des incessantes surveillances de la part des Allemands. En octobre 1944, sur les routes du bois de Meudon, terrain favori des essayeurs de Renault, Pierre Lefauchaux prend le volant des deux prototypes. Il passe de la 4 à la 11 CV, changeant même à plusieurs reprises de modèles. Pour la 4 CV il s'agit du prototype n° 2. Sa conclusion est attentiste : garder deux fers au feu, mais étudier tout de suite une 4 CV à quatre portes, d'autant que le massif Lefauchaux, qui mesure 1,83 mètre, a eu du mal à entrer à l'arrière d'un prototype à deux portes ! La quatre portes sera le prototype n° 3. Mais il faut attendre avant de prendre une décision aussi importante que le choix entre la 4 CV et la 11 CV — dans sa thèse Cyrille Sardais ¹ insiste beaucoup sur le processus de décision — : le pays est encore en guerre, les routes et les ponts ont beaucoup souffert des bombardements, mais aussi des carences d'entretien, et les pouvoirs publics sont hésitants.

Interviennent alors d'une part la nouvelle du pillage subi par Peugeot où 90 % du matériel a été volé par les Allemands à l'automne 1944, d'autre part les disparitions de Bugatti, de Mathis, de Rosengart et de bien d'autres petits constructeurs encore. Les erreurs de stratégie effectuées par Louis Renault lors de ses dernières années de règne, le spectacle désolant des ateliers encore très marqués par les bombardements, l'âge et l'état consternant du potentiel industriel, tout concourt à donner une piètre image de l'automobile et de son industrie, à pousser les pouvoirs

¹ Cyrille Sardais, *Patron de Renault. Pierre Lefauchaux (1944-1955)*, Presses de Sciences Po, 2009, 326 p., compte rendu dans *Vingtième Siècle*, avril-juin 2011, p. 204.

publics à prendre au plus vite des mesures, à justifier ainsi leur volonté de réorganiser l'ensemble du secteur automobile.

À une époque où la planification de l'économie apparaît comme la meilleure solution pour aider au relèvement national, les pouvoirs publics s'attellent aux secteurs vitaux, l'automobile, la machine-outil, les chemins de fer, l'hydroélectricité. Autant de réflexions et de plans qui retrouvent des études d'avant-guerre et seront ensuite intégrés dans le Plan de modernisation générale de 1946, le Plan Monnet. Les premières réflexions sur la réorganisation de l'automobile sont entamées dès la fin 1944, par la direction des Industries mécaniques et électriques et son directeur-adjoint Paul-Marie Pons ¹. L'idée n'est pas seulement de conduire la profession vers une production de 500 000 voitures annuelles pendant les cinq prochaines années. C'est aussi la volonté de moderniser toute la profession pour atteindre des prix de fabrication suffisamment bas, condition première pour créer un marché rationnel : cadences de production accrues et tri parmi les... 121 types de camions différents qui existaient en France en 1939. Paul-Marie Pons veut normaliser, standardiser, donc regrouper des firmes afin d'arriver au plus vite à moins de vingt modèles de véhicules industriels et quatre ou cinq de voitures particulières ! C'est une révolution pour une profession recensant depuis toujours une multitude de petits constructeurs. Pons et ses adjoints s'attellent dans un premier temps au secteur des camions, indispensables eu égard à la ruine du réseau ferré français, à la guerre qui continue — il ne faut pas l'oublier — et à la place centrale de l'industrie du poids-lourd dans le secteur secondaire. La mobilisation a même cruellement montré les erreurs passées, notamment celles qui sont nées des décisions de l'État. La mise en place en 1934 de la Coordination rail-route, qui a fait payer aux transports routiers les déficits des sociétés de chemins de fer (la SNCF naîtra trois ans plus tard), a très largement contribué à l'asphyxie et à la paralysie de l'industrie du poids-lourd. Non seulement, ce secteur ne s'est pas modernisé, mais son volume de production s'est effondré. Pons ne souhaite pas renouveler de telles erreurs.

Aussi voit-il immédiatement dans la nouvelle régie Renault l'entreprise qui doit entraîner la renaissance du poids-lourd français. Il envisage de la rapprocher au plus vite de Berliet pour la spécialiser dans cette gamme de fabrications et très vite l'idée de donner les camions de plus de 7 tonnes à Berliet, en laissant les camions légers à Renault, se dessine, en même temps qu'une fusion des réseaux commerciaux. L'union semble d'autant plus facile à réaliser que Berliet est placé sous séquestre depuis l'éloignement de Marius Berliet, accusé lui aussi de collaboration. À la libération de Lyon (septembre 1944), Marius Berliet est tout particulièrement sur la sellette et la justice sera intransigeante avec lui. Accusé de collaboration économique et d'intelligence avec l'ennemi, il est arrêté à son domicile par les FFI dès le 4 septembre. Les usines sont placées sous séquestre par le Commissaire de la République et la confiscation donne lieu à une

¹ Paul-Marie Pons, polytechnicien, ancien directeur des Gazogènes au Comité d'Organisation automobile du temps de l'Occupation, haut fonctionnaire au ministère de la Production industrielle, Résistant (OCM), 1904-1962.

expérimentation d'autogestion ouvrière, pendant quatre années (1944-1948). Pas moins de vingt projets de nationalisation de Berliet sont déposés à l'Assemblée nationale et Lefauchaux parie sur la nationalisation future de Berliet. Mais la Guerre froide a éclaté ; le parlement rejette définitivement le 16 novembre 1949 la nationalisation de Berliet ; le 28 décembre 1949, après quatre années de batailles juridiques et politiques, la famille Berliet est amnistiée et le Conseil d'État lui restitue tous ses biens. Entre-temps, Marius Berliet est décédé, le 17 avril de cette année 1949.

De janvier à octobre 1945, Lefauchaux négocie le modèle Renault à produire. Il va de ministère en ministère, rencontre les hommes du Plan, assiège les bureaux de la direction des Industries Mécaniques, fait le siège de Paul-Marie Pons qu'il invite en février à essayer discrètement les deux prototypes 4 et 11 CV dans la forêt de Meudon, en région parisienne. La 4 CV — il s'agit du prototype n° 3, à quatre portes — séduit Paul-Marie Pons, mais la 11 CV lui plaît aussi. Certains chez Renault songent donc à redessiner la carrosserie de la 4 CV, en l'allongeant. Dans les ministères il y a flottement quant à l'application stricte d'un plan automobile qui miserait essentiellement sur des camions, produits par Berliet et Renault, et Paul-Marie Pons, beaucoup plus subtil et souple que ne l'a dit pendant longtemps une historiographie sommairement à charge, croit de plus en plus en Renault et en ses différents modèles. Il autorise alors la Régie à envisager 170 000 exemplaires de 4 CV par an, chiffres insuffisants pour Lefauchaux qui cherche à mettre devant le fait accompli des ministres qui, de toutes manières, ont d'autres chats à fouetter !

Début novembre 1945, Paul-Marie Pons lâche encore un peu plus de lest et accepte de modifier le Plan. En plus de la mise en chantier des outillages de la 4 CV, il accepte que Renault débute ceux de la 11 CV. Pons est devenu aux yeux de tous un fervent partisan de la Régie. Il ne cache même pas à Lefauchaux, qu'en son for intérieur, il aimerait que Renault fasse la 4 et la 11 CV en même temps ! Aveu extraordinaire, contraire à l'esprit de son plan, qui spécialisait chacune des marques sur un seul créneau commercial, mais revirement qui montre que Pons sait écouter, réfléchir et changer son avis initial. Lefauchaux a gagné : il est libre de choisir entre ses deux modèles, montrant que la politique de la Régie se fait à Billancourt. Pas question de se voir imposer un modèle ou une stratégie !

Ces hésitations et ces revirements ne sont pas anodins. Ils montrent en fait que le choix industriel, politique, voire social, de la 4 CV n'est pas aussi simple et définitif qu'il en a l'air. Pierre Lefauchaux lui-même s'interroge, bien qu'il avoue son faible pour la petite voiture. Le 9 novembre 1945, il réunit tout son état-major pour annoncer sa décision finale, celle de faire la 4 CV. C'est la consternation chez la plupart des directeurs, hostiles au concept de petite voiture, et logiquement favorables à la 11 CV, celle que Louis Renault avait choisie. Cette situation montre l'omniprésence *post mortem* de l'ancien patron, le respect que lui vouent encore tous ses anciens fidèles ! Elle souligne aussi l'importance des traditions techniques et commerciales de

la marque ; et le conseil d'administration lui aussi montre beaucoup de réserve. Pendant près de deux ans, jusqu'au lancement de la voiture, une sorte de bataille de la 4 CV fait rage à Billancourt, dans un climat conflictuel. Pierre Lefauchaux est alors fortement critiqué, lui qui incarne déjà la nationalisation, qui défend des idées tellement inhabituelles, avec le rôle moteur d'une régie dans l'économie nationale. Lefauchaux dérange aussi lorsqu'il parle d'atteindre trois cents 4 CV par jour, soit vingt voitures à l'heure. Les anciens tentent de lui expliquer que les usines plafonnaient à 250 voitures-jour en 1939 et que la Juvaquatre ne dépassait pas les dix voitures à l'heure. Ils lui rappellent aussi l'état épouvantable des usines depuis 1942. À l'automne 1945, Albert Grandjean, le directeur commercial, défend sans partage la 11 CV : « Pour cette voiture, nous avons des clients fidèles »... « Oui, lui répond Lefauchaux, mais ont-ils encore les moyens de se payer une 11 CV ? » Alphonse Grillot est incertain :

« Si c'est une question de prix, on peut alléger la Juvaquatre qui peut devenir alors aussi bon marché que la 4 CV... Pour notre commodité, nous avons évidemment intérêt à lancer la 11 CV... Sa fabrication est sûre dans un délai aussi court parce qu'elle se rapproche de la Primaquatre. Mais je reconnais qu'il est dangereux de la faire étant donné le pouvoir d'achat en France ».

Jean Louis prend la parole : « Évidemment la 11 CV a des avantages, à commencer par avoir trois organes communs avec la Juvaquatre. [Mais regardons plus loin]. Si nous avons les machines américaines à temps, il faut faire la 4 CV. C'est certainement une gageure de lancer un modèle entièrement nouveau dans l'état de déficience où nous nous trouvons. Mais d'un autre côté, c'est le seul moyen pour nous de renouveler notre outillage... » Lefauchaux et Grillot acquiescent, les autres se taisent ¹.

Face aux désirs pressants de l'état-major de se consacrer en priorité à la Juvaquatre et la 11 CV, Lefauchaux rappelle avec obstination les volontés du Plan et le rôle primordial de la régie nationale. Devant cette volonté collective de poursuivre la diversité d'une gamme de modèles, il repart inlassablement à la charge :

« Cette politique a été bonne à un moment. Mais elle a fait son temps, et maintenant, si nous voulons arriver à une production et à des prix comparables [à ceux des États-Unis], nous devons nous spécialiser dans un minimum de modèles. Il faut savoir abandonner certains secteurs... Nous avions quinze modèles en 1939, nous n'en aurons plus que sept avec les utilitaires. Nous avons quatre moteurs aujourd'hui, nous n'en aurons plus que trois en 1949... En nous spécialisant dans la 4 CV, nous pourrions atteindre des coûts enfin compétitifs, ce qui ne serait pas possible en faisant simultanément la 11 et la 4 CV. »

Les concessionnaires sont hostiles à la 4 CV et Lefauchaux le sait d'autant mieux qu'il sort d'une réunion difficile avec leurs délégués. Il ne se laisse pas démonter : « Le réseau a compris l'intérêt de la petite voiture, et de toute façon, il est possible que dans cinq ans nous fassions la 11 CV et peut-être même une 8 CV que nous avons dans nos tiroirs. Lorsque nous verrons que le succès de la 4 CV diminue, nous sortirons autre chose ». L'argument rassure, et plus encore lorsque

¹ Citations extraites de Jean-Louis Loubet, *Renault. Histoire d'une entreprise*, E.T.A.I., 2000, 431 p., p. 78.

Lefauchaux promet une fois encore la venue de la 11 en cas d'insuccès de la 4. Le mécontentement s'apaise...

Pierre Lefauchaux croit fermement dans la petite voiture et dans la vocation de Renault à participer à la motorisation nationale. La bataille de la 4 CV est même pour Lefauchaux la condition de survie de l'entreprise, voire de développement, grâce au raisonnement suivant : les États-Unis dominant l'automobile mondiale et l'industrie américaine s'est renforcée pendant que les usines françaises s'affaiblissaient, les missions françaises d'après-guerre parties à Detroit le confirment. Or, l'évolution de l'industrie automobile nord-américaine ira vers des modèles de plus en plus grands et chers, laissant le champ libre à la petite voiture française, qui pourra se vendre sur tous les marchés affaiblis par la guerre, à l'étranger bien sûr, mais aussi et d'abord en France. La petite voiture est bel et bien le salut de Renault, peut-être même de toute l'automobile française puisque Pierre Jules Boulanger (1885-1950), le patron de Citroën, fait de son côté la même analyse, qui conduira à la 2 CV ¹. Paradoxalement, Henri Théodore Pigozzi (1898-1964), le président de Simca, ne croit pas, lui, en la petite voiture comme il l'explique d'ailleurs aux dirigeants de la Régie.

Et les conclusions des études de marché, les premières de son histoire pour Renault, sont sans appel puisqu'elles confirment l'importance du potentiel de la voiture populaire...

¹ Cf. D.Lejeune, « L'aventure industrielle de la Citroën 2 CV (1935-1990). De La Ferté-Vidame (Eure-et-Loir) à Mangualde (Portugal) », article, illustré, de 41 pages mis en ligne le 18 décembre 2017 (rééditions en mars 2018) sur HAL-SHS (CNRS) : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01664861>

Vers la commercialisation de la 4 CV

Lorsque la Régie embauche Georges Toublan (1903-1959), le 1er septembre 1945, elle entend se doter, grâce à la création de son premier service d'études de marché, d'un outil de gestion presque inconnu en France jusque-là. Toublan vient de chez Peugeot où il a passé trois ans, après avoir longuement travaillé chez Citroën. Il était alors dans le service de Jacques Duclos, l'ingénieur chargé par Michelin en 1935 d'enquêter sur les perspectives du marché automobile français ¹. Le travail de Duclos a été exceptionnel, puisqu'il a permis de détecter, dès la fin des années 1930, le marché de la voiture populaire et celui du fourgon utilitaire léger. Deux prototypes sont nés de ces études, la Toute Petite Voiture (TPV), ancêtre de la 2 CV, et la Traction Utilitaire Basse (TUB), présérie du futur véhicule H. Il s'agit de deux véhicules dont Citroën a poursuivi la mise au point clandestinement pendant la guerre. Toublan est immédiatement chargé chez Renault de créer un service analogue, mais surtout de déterminer — et non plus de découvrir comme à Javel — le marché de la voiture populaire. La Direction commerciale, qui voit d'un mauvais œil la création d'un service considéré comme concurrent, avance immédiatement ses propres travaux. Ces derniers concluent que la petite voiture ne s'adresse qu'à un marché étroit, constitué pour l'essentiel d'acheteurs de seconde voiture, d'une clientèle relativement aisée, ce qui exclut les salariés, les petits commerçants et les artisans : pas trace d'un marché de masse. Comme avant-guerre, la Direction commerciale de Renault ne veut pas croire à la voiture populaire ! Fort de son expérience, Georges Toublan doute... du scepticisme des « commerciaux ».

Dès janvier 1946, Toublan organise sa propre enquête, autour d'un questionnaire soumis à 3 525 personnes. Les premières estimations sont à la hauteur de ses suppositions : non seulement le marché de la petite voiture existe, mais il est dans l'immédiat le plus grand marché automobile de l'après-guerre car il y a à peu près 450 000 voitures à vendre. Le marché est donc immense, de l'ordre de 600 voitures par jour ! C'est considérable, au point d'enchanter Lefauchaux et de le conforter dans son choix. Après la lecture du premier rapport reçu en mai 1946, il demande tout de même une enquête de confirmation. L'enjeu est trop important.

Georges Toublan refait ses comptes, affine son enquête et découvre des erreurs : le marché de la petite voiture est en fait plus large que prévu, capable d'absorber bientôt 700 voitures par jour ! Pierre Lefauchaux peut d'autant plus affronter les sceptiques et autres détracteurs, qu'il sait qu'avec 300 modèles quotidiens — objectif officiellement fixé pour 1949 — son projet de 4 CV devient tout à fait rentable. Ultime satisfaction enfin, le marché de la petite voiture semble très prometteur à terme : il devrait couvrir, dans les cinq années qui viennent, la moitié de la demande. Contrairement à ce que croyaient les « commerciaux », le segment des 6-8 CV ne paraît pas solide, conséquence de l'appauvrissement général des

¹ Cf. D.Lejeune, « L'aventure industrielle de la Citroën 2 CV (1935-1990). De La Ferté-Vidame (Eure-et-Loir) à Mangualde (Portugal) », article, illustré, de 41 pages mis en ligne le 18 décembre 2017 (rééditions en mars 2018) sur HAL-SHS (CNRS) : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01664861>

Français. Par contre, et comme les directeurs de Renault l'avaient intuitivement pressenti, le marché de la 11 CV est bien réel. Il semble même très large pour des lendemains de guerre. Ce marché se compose en fait de nouveaux riches, d'enrichis du marché noir, donc de clients qui demain n'auront peut-être plus l'aisance d'aujourd'hui. Une clientèle qui n'enchantait vraiment pas l'ancien résistant Lefauchaux !

Si la décision de la voiture populaire est prise par Lefauchaux dès la fin 1945, les attaques contre le projet — et contre la régie nationale — restent nombreuses. Les tracts dans l'usine, les campagnes de presse, la mauvaise humeur du secteur privé, les maladroites malveillantes de la chambre syndicale, les railleries des chansonniers, les rumeurs aussi, rien n'épargne la régie Renault. Même les politiques s'en mêlent, faisant état jusque sur les bancs du Parlement des difficultés de l'entreprise, distillant au compte-gouttes les autorisations nécessaires au projet de la 4 CV comme pour mieux rappeler que la Régie reste à leurs yeux une sorte d'administration. Si Paul-Marie Pons donne l'ordre officiel du lancement de la voiture en novembre 1945, le nouveau ministre de la Production industrielle, qui a remplacé Robert Lacoste le 26 janvier 1946, Marcel Paul (1900-1982), ne signe l'autorisation de mise en production de la 4 CV que le 3 août 1946. Sans le moindre enthousiasme, souhaitant seulement le succès de Renault « parce que c'est une régie nationale » ! Quant à la lettre de crédits, annonçant l'obtention des 3,5 millions de dollars indispensables au financement des outillages, Renault doit patienter longtemps, jusqu'en octobre, c'est-à-dire au moment même de la présentation officielle de la voiture !

Entre-temps les techniciens des usines Renault ont, à partir du prototype n° 3, élaboré une avant-série de berlines 4 CV qui effectuent des essais d'endurance sur des centaines de milliers de kilomètres, du Cap Nord aux pistes de l'Afrique équatoriale française (AEF). Ces 4 CV d'avant-série sont toutes peintes en jaune sable car la pénurie de peinture oblige à utiliser un stock allemand, la légende dira destiné à l'Afrika Korps. Ce qui est certain c'est que cette couleur nourrira le sobriquet de « motte de beurre » qui sera bientôt donné à la 4 CV ! Les 4 CV d'avant-série préfigurent le modèle définitif, mais avec deux grosses différences : de proéminentes flèches de direction à l'avant et de traditionalistes et coûteux bossages d'aile à l'arrière des phares. En définitive le véhicule mesure 3,63 m de longueur hors-tout, 1,43 m de largeur hors-tout, 1,47 m de hauteur, 2,10 m d'empattement, 1,22 de voie arrière et... 1,25 m de largeur intérieure « aux coudes » à l'avant et encore moins à l'arrière (1,20 m). Sa vitesse maximum annoncée, avec le seul conducteur, est de 93,5 km/h à un régime de 3 900 tours-minute.

L'homologation et le problème Porsche

La Régie a néanmoins besoin d'optimisme, car les rumeurs les plus alarmistes circulent déjà autour de cette voiture. On murmure en effet que Renault n'arrive pas à obtenir l'homologation de la 4 CV, laissant ainsi la place aux bruits les plus divers. En fait, il s'avère que les phares de la voiture sont trop bas, positionnés cinq centimètres en dessous de la hauteur minimale autorisée ! C'est la conséquence logique de la taille et de la physionomie générale de la carrosserie. Or, la petite Volkswagen a déjà bénéficié d'une dérogation pour le même problème : il n'est donc pas question pour Pierre Lefauchaux de faire redessiner l'avant de la voiture, mais plutôt de solliciter une modification de la législation. Celle-ci est pourtant difficile : l'inspecteur général Weil, l'homme de la réglementation automobile, n'est pas facile à convaincre. Après de longs palabres, il condescend à faire une exception, à émettre un règlement spécifique aux voitures de moins de 5 CV pour la simple raison que « ce sont des voitures de transition, appelées à disparaître ».

En 1946, autre bataille : au moment où les différents pays alliés se partagent les meilleurs ingénieurs de l'Allemagne nazie, on murmure que la 4 CV doit beaucoup au talent de ces techniciens étrangers. Ferdinand Porsche (1875-1951), le créateur de la *KdF*, serait même à Billancourt, avec la mission de parfaire la mise au point des prototypes et de préparer les outillages. Des rumeurs qui parviennent jusque chez Peugeot, où les dirigeants s'étonnent de la présence à Boulogne de l'homme qui a infligé tant de souffrances à Sochaux. Ces rumeurs sont fondées : Porsche est à Billancourt depuis mai 1946, sur l'ordre de Marcel Paul (1900-1982), le ministre de la Production industrielle. Le secret a été bien gardé, selon les vœux mêmes du ministre. Pierre Lefauchaux n'a pas apprécié cette venue qu'il considère comme un coup politique porté contre la Régie. Il a vite compris que Marcel Paul, ministre communiste, n'entend pas, comme son prédécesseur, le socialiste Robert Lacoste (1898-1989), avoir pour la Régie les yeux de Chimène. Pourquoi ? L'explication traditionnelle est à coup sûr exacte : Paul, communiste influent, est favorable à une régie « à la soviétique », c'est-à-dire à une gestion par l'État. Mais il y a certainement une raison subsidiaire, parfaitement combinable avec la première : Paul, membre d'un parti communiste qui a été tenu en lisière des négociations de nationalisation de Renault, considère que son arrivée au ministère est une victoire sur la SFIO, le parti socialiste de l'époque, grand rival du PCF au sein du tripartisme. On le vérifiera quand se produira l'inverse, c'est-à-dire le remplacement de Marcel Paul par... son prédécesseur, Robert Lacoste.

Dès le 14 mai, Lefauchaux écrit à Marcel Paul et lui fait part de son hostilité à la venue de l'ingénieur allemand, en détention sur le sol français pour son action pendant la guerre dans les usines Peugeot. Pierre Lefauchaux refuse que Porsche soit admis à visiter les usines Renault et leurs nouveaux outillages, rendus nécessaires par l'âge moyen canonique des machines héritées de la Société anonyme Renault, vingt ans, bien plus que celles de Citroën (douze ans)

et Simca (sept ans) ¹. Bientôt, parmi les nouveaux outillages, vont briller les fameuses machines-transfert, fonctionnant avec des têtes électro-magnétiques qui permettent de « transférer » la pièce à usiner d'une « perceuse » perfectionnée à sa voisine et ainsi de suite, l'ouvrier étant réduit à un rôle de surveillant-réparateur. Les machines-transfert sont inventées par le brillant ingénieur Pierre Bézier (1910-1999), retour de captivité dans l'Oflag XI A ². La première, celle des carters-cylindres, est installée à Billancourt en mars 1947, deux autres sont installées dans d'autres ateliers dès le mois suivant. Au total les machines-transfert vont permettre de mettre sur pied, pour la 4 CV, à peu près 750 « unités d'usinage ». À long terme, ces machines n'ont pas que des avantages car elles poussent la Régie à conserver le plus longtemps possible ces machines-transfert, très coûteuses, c'est pourquoi on trouvera encore le moteur de la 4 CV, légèrement modifié, sur les premières Twingo, plus de 45 ans après le premier Salon de la 4 CV. Le lancement de la 4 CV est d'ailleurs l'occasion de refaire les installations industrielles de Billancourt, notamment l'installation électrique, les ateliers de peinture (qui passent aux peintures cellululosiques et synthétiques), et les convoyeurs aériens (10 kms !), mais aussi de repenser l'organisation et l'outillage idéaux d'une usine automobile, en se démarquant du vieux modèle fordien.

Pas question non plus que Porsche entreprenne des essais de la 4 CV sur de longues distances. Marcel Paul est furieux ! Lefauchaux, compte tenu des procédures de justice en cours, joue la montre, et Marcel Paul quittera le ministère le 28 novembre 1946, en étant remplacé par Robert Lacoste, qui détient à nouveau le portefeuille ministériel ! Lefauchaux laisse ainsi passer deux mois avant d'installer Porsche dans la 4 CV. Les essais démarrent en juillet 1946, à quelques semaines de la fermeture des usines ! Ils reprennent réellement en octobre, peu avant la présentation de la voiture à la presse lors du Salon de l'automobile. Porsche se contente alors d'émettre quelques remarques de détail, comprenant bien que l'avancement de l'outillage de série rend impossible de véritables modifications. Lefauchaux s'est d'autre part opposé à la venue de deux amis ingénieurs que Porsche réclamait, tout comme à l'arrivée de sa secrétaire. Malgré les pressions de certains ministères, Renault est donc fermement décidé à refuser tout lien durable avec Porsche et son bureau d'Études. L'expérience est stoppée après le premier Salon, fin janvier 1947, mettant le ministre dans l'embarras puisque Panhard à son tour, refuse énergiquement d'accueillir Porsche ! Pierre Lefauchaux est soulagé. Et pour conclure l'affaire, il envoie au ministère, sans retard, les notes de frais occasionnés par le séjour de

¹ La situation est pire chez Berliet : 27 ans.

² Ingénieur formé par l'ENSAM (1927-1930), après une année complémentaire à Sup d'Élec (1931), Pierre Bézier avait fait un stage d'ajusteur-outillage chez Renault en 1933. Il était ensuite entré au bureau d'études. Gilbert Hatry dir., *Notices biographiques Renault, 1er fascicule*, JCM, 1990, 116 p., Collectif, *Colloque Pierre Bézier. ENSAM Paris, 30 novembre 2000*, ENSAM, 2001, 25 p., S.Benoît & A.Michel dir., *Le monde du génie industriel au XXe siècle : autour de Pierre Bézier et des machines-outils*, Université de Technologie de Belfort-Montbéliard, 2015, 427 p.

Porsche et de son gendre, Anton Piëch (1894-1952). Pas question que cette affaire coûte un centime à la Régie ! Et Porsche de partir pour son procès, à Dijon...

L'apparition de la 4 CV au Salon de l'Auto d'octobre 1946

Pour montrer les efforts de la Régie et la réalité tangible de ses projets, pour pousser aussi les administrations à croire en l'avenir de la RNUR, pour tenter de faire taire toutes ces rumeurs qui ne cessent de circuler autour de l'entreprise, Lefauchaux a choisi le premier Salon de l'après-guerre pour présenter cette petite voiture populaire qu'il n'a pas encore définitivement baptisée 4 CV : Lefauchaux voulait d'abord l'appeler Régina ou Réginette, des cadres commerciaux proposent Démaquatre, Dynaquatre, Frugaquatre, Prestaquatre, Quatrequatre (et Quatraquatre), Reginaquatre, Renaquatre, Sympaquatre, Ultraquatre et même Étatquatre ! C'est un concours parmi le personnel de la Régie qui va faire apparaître deux propositions principales, Junior (impossible à prendre car déjà déposé par Panhard) et 4 CV, adopté par défaut fin novembre 1946, soit après le Salon. Ce Salon de l'automobile est une bouffée d'oxygène pour Renault, un immense succès populaire aussi. Plus de 800 000 visiteurs, soit deux fois plus qu'avant-guerre, se déplacent pour admirer sous la verrière majestueuse du Grand Palais ces automobiles dont ils sont privés depuis 1939. La présence des prototypes 4 CV est pour beaucoup dans ce succès, même si aucun essai ne peut être encore proposé. Les équipes de Georges Toublan sont présentes sur le stand pour recueillir les premières impressions : 85 % des visiteurs interrogés sont « extrêmement favorables à la nouvelle 4 CV, 12 % sont indifférents et seulement 3 % font des critiques »¹. De quoi conforter Lefauchaux et rendre la Régie optimiste.

Le prospectus publicitaire du Salon et de l'automne 1946 est simplissime². Deux pages, la première étant une présentation générale de « la nouvelle 4 CV Renault », destinée à « alimenter [les] rêves » et insistant, face aux « immenses besoins de notre clientèle », sur le fait qu'elle « ne pourra [pas] sortir avant le milieu de l'année prochaine ». La deuxième page est en trois points : justification du moteur arrière, vitesse et consommation. Deux remarques de détail : il n'y a pas une seule allusion au statut d'entreprise nationalisée ; une petite photo, montrant ouverte la « porte suicide » de la passagère, fraie la voie à une coquinerie qui marquera toute l'histoire de la 4 CV (et les débuts de la 2 CV)...

Panhard a été cité il y a peu ; pour gagner la bataille de la petite voiture, Pierre Lefauchaux doit aller vite, plus vite que la concurrence. Bien que le Plan Pons ait eu pour but d'éviter toute bataille franco-française, les différentes corrections qu'il a subies ont eu pour conséquences d'engager Panhard, Simca et Renault sur le même créneau de la petite voiture. La concurrence existe donc. Pons a envisagé que Panhard et Simca s'associent pour construire ensemble le projet de l'Aluminium français Grégoire (A.F.G.), une étude conçue pendant l'Occupation par l'ingénieur Jean Albert Grégoire (1899-1992) avec le concours de la société de l'Aluminium Français et soutenue ardemment par le Baron Charles Petiet (1879-1958). La

¹ Jean-Louis Loubet, *Renault. Histoire d'une entreprise*, E.T.A.I., 2000, 431 p., pp. 80-82.

² Marc-Antoine Colin, *Automobilia*, août 1997, pp. 29-30.

voiture ne manque pas de qualités, notamment dynamiques, et Grégoire est en passe de signer un accord avec Rolls Royce pour produire 10 000 voitures en 1946, et 100 000 l'année suivante. Les techniciens de Renault sont toutefois plus sereins car les prototypes qu'ils ont essayés montrent la difficulté de maîtriser l'aluminium. D'après Pons, qui n'a pas caché préférer la 4 CV à l'A.F.G., l'idée serait de voir Panhard s'occuper de la version deux portes, tandis que Simca, dirigé par Grégoire, se spécialiserait sur le modèle à quatre portes. Une façon de conduire deux petits constructeurs vers la grande série, et donc de renforcer le potentiel industriel national. Si logique qu'il soit, ce projet se heurte pourtant à l'opposition catégorique des dirigeants et des cadres de Simca. Ceux-ci vont tout tenter pour mettre à mal le projet, et conserver leurs produits, dérivés des modèles Fiat. En 1947, lorsque Panhard se retrouve seul, avec ses faibles moyens, lorsqu'il se prépare à lancer l'A.F.G. sous le nom de Dyna, la 4 CV Renault paraît d'autant plus sans concurrence que la Panhard est chère, beaucoup plus coûteuse que la 4 CV Renault. Pourtant, le danger existe, mais il vient en fait d'ailleurs, il vient de chez Citroën.

La marque de Javel n'accepte pas de se voir écartée par le Plan Pons du créneau de la petite voiture. Elle multiplie ses efforts et ses interventions pour lancer sa T.P.V., la future 2 CV, arguant que sa conception a débuté en 1935 (1). Les attaques de Citroën sont si virulentes, et le poids de Michelin si décisif dans l'économie nationale, que les pouvoirs publics ont très vite fait marche arrière et lâché Pons. En décembre 1945, ils ont donné l'autorisation verbale à Citroën de préparer les outillages de la 2 CV. Renault vit donc dans la hantise de la sortie rapide d'un modèle concurrent dont il ne sait à peu près rien. Lefauchaux ignore surtout la lenteur de la mise au point de la 2 CV, « plombée » par les difficultés financières et les hésitations traditionalistes devant la grande série 2. La présentation du modèle au Salon d'octobre 1948 rassure une partie des responsables de Renault.

Cet épisode de la 2 CV montre, jusque dans ses excès, les rapports complexes qui existent entre Renault et Citroën. La bataille Citroën-Renault des années 1930 est donc loin d'être achevée. Même si les 2 et 4 CV ne seront pas réellement concurrentes, la lutte entre les deux entreprises va se dérouler sur d'autres terrains, à commencer par celui de la politique. Si la régie Renault incarne de toute évidence les nationalisations, Citroën de son côté est l'image même du capitalisme privé et familial. Citroën est sans conteste l'entreprise qui a montré le plus vif mécontentement face à la nationalisation de Renault, annonçant ouvertement que l'arrivée de l'État dans l'automobile allait créer des conditions de concurrence impossibles. En s'opposant à la planification, aux attributions par l'État des contingents de matières premières, d'énergie, mais aussi de crédits et de devises, Citroën fustige la Régie, l'accusant de bénéficier des largesses de l'État, de profiter de ses rapports étroits avec les ministères. Pierre Lefauchaux n'apprécie pas ces

¹ Cf. Dominique Lejeune, « L'aventure industrielle de la Citroën 2 CV (1935-1990). De La Ferté-Vidame (Eure-et-Loir) à Mangualde (Portugal) », article, illustré, de 41 pages mis en ligne le 18 décembre 2017 sur HAL-SHS (CNRS) : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01664861>

² *Idem.*

attaques qu'il juge totalement infondées. Il s'inquiète d'autant plus de ces prises de positions qu'il craint des représailles contre la Régie : la rivalité avec Citroën est compliquée par la nécessité pour Renault de se fournir en pneus chez Michelin, le propriétaire de Citroën qui favorise... sa filiale automobile. Et Lefaucheur de rappeler que le gouvernement de la Libération a voulu les nationalisations pour créer un pays indépendant des puissances d'argent et des trusts. Dans cette volonté de trouver une parade, dans cette opposition qui prend des airs de bataille entre le secteur public et privé, le fait de sortir le premier sa nouvelle voiture prend des allures de victoire. Mais le vainqueur est-il obligatoirement celui qui démarre le plus vite ? N'est-il pas celui qui parvient à hisser et maintenir ses cadences tout en maîtrisant la qualité ?

Les « Études » et la carrière brillante de Fernand Picard (1906-1995)

Pour rentabiliser sa 4 CV, Renault doit atteindre au plus vite les 300 voitures par jour, l'objectif tant répété par Lefauchaux. La montée en production de ce « type », baptisé officiellement R 1060, est essentielle et un grand nombre de raisonnements et de calculs surgissent au sein de la Régie. Mais les « commerçants » chez Renault préviennent que le volume ne suffit pas : il faut aussi miser sur la qualité. Le service commercial reçoit en 1948 et 1949 des lettres souvent peu flatteuses de certains clients de 4 CV et les premiers modèles ont donné des inquiétudes, avec quelques voitures qui... se sont retournées ! Picard et ses hommes doivent se remettre au travail dans l'urgence, afin de trouver une parade : des sangles pour retenir les suspensions ! Toutes les voitures sont rappelées en après-vente. Plus tard viennent une barre stabilisatrice puis un rappel de direction plus ferme. Ces tâtonnements ont clairement souligné, en ces moments de reconstruction, la grande difficulté de Renault à s'appuyer sur un bureau d'Études suffisamment solide : de 1945 à 1948 l'effectif des Études n'est passé que de 285 à 324 personnes. Pour profiter des dernières recherches en matière de motorisation, d'aérodynamisme, mais aussi de chimie ou de métallurgie, Renault a senti la nécessité de se lier à un bureau de recherche extérieur, le Centre Technique de l'Automobile, qui, pour ses services, demande une cotisation forfaitaire de 0,4 % du chiffre d'affaires de la Régie ! En 1947, Renault consacre au total, 190 millions de francs aux Études, ce qui représente 1,55 % de son chiffre d'affaires contre moins de 1 % avant-guerre. Et c'est encore insuffisant, surtout à la vue des projets annoncés.

Diplômé de l'école des Arts et Métiers, Fernand Picard¹ entre chez Delage en 1927, comme dessinateur d'outillages. Mais la crise sévit et Picard part. Aidé de Jean-Auguste Riolfo, il entre en juin 1935 chez Renault et devient ingénieur au service des Essais spéciaux. Détaché en 1939 à la Société des Moteurs Renault pour l'Aviation (S.M.R.A.), il retourne aux Études en septembre 1940 lorsque Louis Renault lui confie le poste d'adjoint au directeur technique, Charles Serre. La transformation des moteurs et des véhicules pour assurer leur fonctionnement avec des carburants de remplacement sera sa première tâche. Sa carrière va suivre une évolution rapide, liée à la croissance de Renault, devenue régie nationale. Pierre Lefauchaux le nomme directeur des Études en septembre 1946, puis directeur des Études et Recherches en mai 1951. Remarqué par Louis Renault, mis en orbite par Pierre Lefauchaux qui lui laisse les coudées franches, il aura plus tard davantage de difficultés à s'imposer avec Pierre Dreyfus.

L'histoire automobile lui attribue la paternité de la 4 CV, ce qui est assez sommaire car Louis Renault ne se désintéressait pas du projet, tant s'en faut. Fernand Picard est certainement le parrain du moteur, dont le dessin d'ensemble est signé Maurice Amise. L'architecture de la voiture est l'œuvre de Henri Guettier, chef de la section Études Châssis, et la carrosserie celle

¹ Jean-Louis Loubet, *Renault. Histoire d'une entreprise*, E.T.A.I., 2000, 431 p., p. 80, d'après Louis Buty, « Portrait de Fernand Picard », *Renault-Histoire*, n° 8, juin 1995, et Fernand Picard, *L'épopée de Renault*, Albin Michel, 1976, 376 p.

de Robert Barthaud. La mise au point est assurée par Jean-Auguste Riolfo, un technicien de génie (voir plus haut). À la Libération, lorsque la fabrication de la 4 CV est autorisée, Picard en suit la spécification pas à pas, en exigeant d'apposer sa signature sur chaque plan modifié.

L'aventure de la Frégate est une toute autre histoire. C'est Pierre Lefauchaux qui décide, après le succès de la 4 CV, de mettre en étude une voiture haut de gamme, une grande routière. Sous l'impulsion de Picard, le prototype 108, une grosse 4 CV en quelque sorte, voit le jour en novembre 1949. Maniabilité séduisante, direction légère, tenue de route excellente, mais deux défauts rédhibitoires. Le refroidissement du moteur, à l'arrière, s'avère incompatible avec une esthétique correcte, et l'encombrement des passages de roues avant dans l'habitacle exclut la possibilité d'asseoir correctement trois personnes sur la banquette. L'utilisation du tout-à-l'arrière trouve dans ce projet tricorps ses limites techniques... L'abandon du projet 108 conduit Picard à aller vite. Il opte pour une voiture classique, à moteur à l'avant et traction arrière : c'est la Frégate (1951). Picard choisit plusieurs solutions novatrices : quatre roues indépendantes, des bras arrière tirés avec effet directeur des roues pour améliorer la tenue de route, un pont suspendu permettant de supprimer le tunnel de transmission, donc de loger plus aisément six personnes, un accès au coffre sans jupe qui favorise la version break. Hélas, la Frégate souffre d'un grave manque de mise point. La voiture ne s'en relèvera pas, malgré d'importants progrès, et notamment une version à boîte automatique avec convertisseur de couple, la Transfluide.

Les pères de la Dauphine seront trois : Lefauchaux, Picard et Riolfo. Picard en suivra personnellement la mise au point. Les sorties de nuit à Montlhéry comme sur les routes se succéderont sans relâche, et Picard viendra aux nouvelles chaque matin à huit heures. Cette voiture deviendra, selon le mot de Michel Maison, le directeur de l'Exportation, une « vedette »...

Picard est un homme timide. Il combat cette timidité par des poussées de colère qui se mesurent au degré d'écarlate de son visage. Il se montre parfois inquiet, inquiétude qui peut virer rapidement à l'optimisme. Il n'aime pas vraiment la contestation et reconnaît difficilement ses erreurs. Picard est ordonné, et de surcroît méticuleux. Il remplit des cahiers d'écolier lors des conférences qu'il ne préside pas, notant les avis et les prises de position de chacun. En voyage, chaque soir, dans sa chambre, il résume sur son cahier les faits marquants de la journée... Picard est respecté. Sa culture technique, sa vision des choses, sa mémoire — aidée par ses notes personnelles — en font un personnage qu'on n'affronte pas sans de solides arguments. Picard ne se lie pas facilement d'amitié, même avec ses anciens camarades d'école dont il ne tutoie que les plus âgés. Ses rapports avec les présidents de la Régie sont différents. Si son admiration pour Pierre Lefauchaux a été sans borne, il respecte Pierre Dreyfus mais critiquera ouvertement la politique de Bernard Vernier-Palliez...

Production, commercialisation et évolution de la 4 CV

Dès octobre 1947 un dérivé commercial de la 4 CV, avec des portes arrière aveugles et la seule place assise du conducteur, est proposé à la clientèle. Ce type R 2070, dont l'utilité réelle est de tourner la réglementation qui contingente les voitures particulières mais pas les véhicules utilitaires, aura la vie courte car la direction commerciale s'aperçoit vite que les commerçants sont la principale catégorie professionnelle à acheter la 4 CV normale (la 1060), à hauteur de 31,4 % de l'ensemble des acheteurs, d'après une note du 21 juin 1948 citée par Jean-Louis Loubet ¹. Les industriels (19,8 %) sont nettement distancés et aucune autre catégorie ne dépasse les 10 % (la troisième : les professions libérales, 8,9 %). La même note permet de constater que l'achat de la 4 CV est payé au comptant par la moitié (51 %) des acheteurs.

Au Salon qui suit cette note, en octobre 1948, alors que la 4 CV subit une importante modification d'embouti, un toit plus bombé, apparaît le modèle « Luxe » (butoirs de pare-chocs, déflecteurs aux vitres avant, sabots d'ailes arrière, antivol sur la colonne de direction), un peu plus cher que la « Normale », et une filiale de Renault, la SAPRAR, expose le prototype d'une luxueuse 4 CV découvrable.

Au Salon de 1949, la 4 CV est déclinée en quatre modèles, la « Normale », la « Luxe » (deux feux arrière au lieu d'un seul !), la « Grand Luxe » dotée de suppléments importants (un nouveau moteur, de 21 ch au lieu de 17, des enjoliveurs divers et un antibrouillard), et un modèle qui est pompeusement baptisé la « Décapotable », doté seulement d'un toit découvrable ² et d'une finition identique à celle de la « Luxe » (l'année suivante elle aura le moteur et la finition de la « Grand Luxe »). De surcroît cette découvrable de Billancourt avait été dépassée quelques mois auparavant, dès janvier, au Salon de Bruxelles, par l'ingénieur prototype des établissements bruxellois TTT (Le Travail de la Tôle et du Triplex), fondés et dirigés par Georges Placklé (1904-1992) ³ : le toit de toile est entièrement repliable, la présentation de la carrosserie est luxueuse, mais, bien que cette découvrable ait figuré dans trois Salons de Bruxelles successifs, un seul véhicule est vendu...

La 100 000e 4 CV tombe de chaîne en janvier 1950. L'effort de décliner une véritable gamme de 4 CV et les difficultés de production des modèles directement concurrents font que pendant l'année 1950 plus d'une voiture neuve sur quatre achetée en France est une 4 CV (50 291 exemplaires), qui devance la Peugeot 203 (une voiture sur cinq, avec 34 012 exemplaires), la Traction Avant de Citroën (30 180 exemplaires), la Simca Huit 1200 (17 705

¹ J.-L.Loubet, « La naissance de la 4 CV. La bataille du lancement », *Gazoline*, décembre 2005, pp. 24-29.

² Très facile à contrefaire de nos jours, d'où le grand nombre des fausses 4 CV décapotables, qui, pour l'aigrefin maître d'œuvre, cotent beaucoup plus cher que les 4 CV ordinaires !

³ Olivier Lemestre, « La 4 CV découvrable de TTT », *Automobilia*, janvier 1999, pp. 44-48.

exemplaires) et la Ford Vedette (12 990 exemplaires). Simca ne peut opposer à la Renault que la Simca 6, qui n'a que deux portes (et Simca n'en vend que 4 166 exemplaires), Panhard a un bon véhicule, la Dyna, mais elle est trop chère (un peu plus qu'une 11 CV Citroën « Normale » !) et Panhard n'en vend qu'une pour sept 4 CV. Quant à la Citroën 2 CV, elle est produite à un rythme industriel si faible qu'il faut attendre six ans, en moyenne, pour toucher son véhicule et Citroën n'en vend que 6 177 en 1950 (1).

Au Salon de 1950 les 4 CV continuent le système de numérotation qui sera celui de Renault pendant des décennies : R 1062 pour la berline normale et R 2071 pour la Commerciale. C'est à ce Salon que pour la première fois un véritable dépliant publicitaire est proposé à la clientèle. Il est de format affiche horizontale, se plie en quatre, et est doté à la fois de petits textes enthousiastes et d'une riche illustration. La page « de couverture » du dépliant est encadrée par une ritournelle euphorique, « Par monts et par vaux, dans le monde entier... », répétée autant de fois qu'il est nécessaire pour faire le tour de la feuille. Le titre du dépliant publicitaire insiste, comme le faisait avant-guerre la *KdF* pour la Coccinelle, sur la montagne et se coule dans le contexte des routes abîmées par la guerre : « La 4 CV Renault, une ardente et infatigable routière qui aime la montagne et ne connaît pas de mauvaises routes ». L'intérieur et la dernière page vantent le « confort surprenant », le « profil aérodynamique », l'« agrément de conduite », l'« accès facile au moteur », la conclusion est que la 4 CV est « économique à tous points de vue » (slogan final : « Une petite place dans votre budget... Une grande place dans votre vie ! »), mais la technique n'est pas oubliée, avec la présentation du « mécanisme de propulsion ». Les images ? Trois véhicules de trois couleurs différentes, deux écorchés, quatre occupants sur la plate-forme, une passagère arrière, les deux coffres ouverts, et une station-service finale, en ces temps d'« économie » (deuxième ritournelle qui encadre la dernière page) ! Le Salon de 1950 est celui d'une année d'accélération de la production de la 4 CV : la 100 000e était sortie en janvier 1950, la 200 000e sort dès mars 1951.

Au Salon de 1951 si la « Normale » continue, mais en changeant de type (le R 1062 remplace le 1060), de cylindrée (747 cm³ au lieu de 760 cm³), de taux de compression (7,25 au lieu de 6,7) et de cadran de bord, la « Luxe » devient la 4 CV « Affaires » (!), la « Grand Luxe » devient la 4 CV « Sport ». La courbe de production continue régulièrement, avec une production de 100 000 exemplaires par année, de mars à mars : 200 000e 4 CV en mars 1951, 300 000e en mars 1952, 400 000e en mars 1953. En 1953 Renault produit pendant quelques mois un modèle très dépouillé, la « Service », qui trouvera peu d'acheteurs, bon signe que les Trente Glorieuses sont en marche. D'ailleurs la production continue de plus belle, avec une courbe qui s'accroît en 1954 et 1955, notamment grâce à l'accroissement des dépenses de publicité : le demi-million de voitures produites est franchi en mars 1954, la 600 000e 4 CV

¹ Pascal Meurant, « Le marché automobile en France en 1950 », *Retromania*, juin 1997, pp. 16-19.

apparaît dès janvier 1955 et la 700 000e pointe le bout de son capot en octobre 1955 (1). En 1953 la 4 CV a changé sa calandre pour la « trois baguettes » et la batterie est passée à l'arrière. Au Salon de 1955 une planche de bord moins austère apparaît, avec son bourrelet protecteur et son cadran à visière.

¹ Roger Guerber, *La 4 CV Renault*, Paris, Technique et vulgarisation, 1951, réédition de 1956, p. 10.

La 4 CV vue par le grand journaliste essayeur André Costa

André Costa (1926-2002) ¹ est un journaliste de la presse automobile qui a laissé une trace légendaire dans la mémoire de nombreux lecteurs de *L'Auto-Journal*. Il ne pouvait qu'essayer la 4 CV, « la voiture de tous les Français ». À plusieurs reprises, Costa insiste sur le mépris des constructeurs envers *L'Auto-Journal*, sur leur refus des « scandaleuses » demandes de prêt de véhicules, refus qui est à la base de la vocation autoproclamée et assez poujadiste de *L'Auto-Journal* de défendre le pauvre petit automobiliste contre le monde « d'en haut » (comme on ne dit pas encore) de l'industrie automobile française. Le refus vient aussi parfois de la Régie Renault, surtout d'après les souvenirs de Costa pour l'un de ses premiers essais, celui justement de la 4 CV, en janvier 1950 (²), en raison, d'après lui, d'un essai précédent, celui de la Dyna Panhard. Heureusement son beau-frère avait eu un bon d'achat pour une 4 CV et lui prête sa voiture !

Lorsqu'un premier hors-série célèbre les quarante ans du bimensuel (*40 ans de passion automobile*, 1989, 242 p.), pour cette « voiture de tous les Français » ³, les intertitres sont pittoresques : « petite mais honnête », « des roues arrière escamotables en virage », « un moteur là où les Italiens ne le cherchaient pas », et Costa se souvient avoir souffert du froid :

« Il existait bien un chauffage, alimenté par le ventilateur, qui était censé souffler l'air chaud venant de traverser le radiateur [...]. Les ingénieurs avaient simplement oublié de prévenir l'air qu'il fallait passer par là et, d'ailleurs, le peu qui arrivait était glacé ! Je me souviens en particulier d'un banc d'essai de 4 CV durant l'hiver 55/56 (⁴) au cours duquel je dus m'arrêter, tellement le givre fleurissait épais sur les vitres. »

Il se souvient également avoir été un des premiers à souligner le succès européen de la petite Renault :

« En particulier, les Italiens étaient enthousiastes, même si l'architecture inédite de la voiture provoquait là-bas des gags sans nombre. Combien d'automobilistes français en voyage de l'autre côté des Alpes n'ont-ils pas arrêté à temps — enfin, presque toujours — le pompiste qui s'apprêtait à verser l'essence par le bouchon extérieur du radiateur, à moins qu'ils n'aient ri aux éclats devant la mine ahurie du mécano, habitué à la Topolino et cherchant le moteur sous le capot avant !... » ⁵

Conclusion humoristique d'André Costa ⁶ :

« On a dit beaucoup de mal au sujet de la tenue de route de la 4 CV. Il est vrai que ce petit scarabée rebondi faisait partie de cette première génération de voitures à quatre roues

¹ Cf. Dominique Lejeune, « André Costa, journaliste de légende (1926-2002) », article mis en ligne le 30 mai 2017 sur HAL-SHS (CNRS) : <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01526940>

² *L'aventure automobile des années 50*, pp. 47-48.

³ *40 ans de passion automobile*, pp. 42-45.

⁴ Particulièrement rigoureux, le plus rude depuis 1879 (les blés d'hiver gèlent, banquise sur les côtes...). En février, vague de froid (comme dans toute l'Europe occidentale) : - 35 ° en Corrèze, - 18° à Saint-Tropez, enfoui sous 70 cm de neige ! À Pauillac, la Garonne gèle sur toute sa largeur. 45 % des cultures de céréales sont détruites, la vigne est sévèrement atteinte, les oliviers méridionaux sont en partie détruits, comme lors du « grand hiver » de 1709.

⁵ *40 ans de passion automobile*, p. 45.

⁶ *40 ans de passion automobile*, p. 44.

indépendantes dont les roues arrière avaient tendance à prendre en virage du carrossage positif, à la manière d'un train d'atterrissage d'avion se repliant sous le fuselage. »

Plus tard André Costa fit une grande balade en 4 CV 1952, « sur les itinéraires d'hier » ¹, essentiellement la Nationale 6, « mélancolie... nostalgie... », bonheur de retrouver la France d'antan à partir de Moret-sur-Loing, beaucoup de gastronomie : « de quoi faire pâlir un diététicien » ! Et « malgré son âge, ma 4 CV a su tirer son épingle du jeu. »

¹ *L'aventure automobile des années 50*, pp. 50-55.

Les grèves chez Renault, au temps de la 4 CV

La Régie Renault s'est construite, à la Libération et dans les premières années de la IVe République, comme une société et une usine « à part », Lefaucheur et les cadres sur lesquels il s'est appuyé ont une grande responsabilité dans les réflexions, les constructions mentales et l'aventure industrielle de la 4 CV et de la Régie. Entre autres, l'idée de la concorde sociale est au premier plan. Dès 1944 Lefaucheur proclame sur l'esplanade de l'île Seguin son désir de faire participer le personnel à la vie de l'entreprise, d'améliorer les conditions de travail et d'établir un nouveau climat social. Des progrès sont immédiatement évidents en matière de communication interne et de garantie de l'emploi, de même que Lefaucheur s'appuie, dès leurs débuts, sur le conseil d'administration et le comité d'entreprise. Il y a même dans les premières années de la Régie une alliance entre Lefaucheur et le cégétiste Edmond Le Garrec (1906-1988), ancien membre du comité d'épuration. Enfin, de même que le rôle du bureau des études est primordial dans le lancement de la 4 CV, la RNUR se soucie d'emblée d'études dans le domaine social, dans celui des relations sociales (il y a un directeur des Relations sociales à partir du 1er octobre 1953, le jeune Jean Myon, âgé de 35 ans) et dans celui des études sociales ¹. Mais le gros échec est celui des salaires : même s'ils sont chez Renault un peu plus élevés que chez Citroën, il est impossible d'y avoir une politique salariale très différente de celle des sociétés automobiles « capitalistes » et de concrétiser le rêve « fordiste » initial : permettre à tous les ouvriers de chez Renault d'acheter une 4 CV. Les grèves de 1947 vont balayer ce fragile équilibre et rompre cette éphémère collaboration. Le mouvement social de Billancourt est d'ailleurs à l'aune du climat social qui règne dans le pays.

Dès 1947, c'est-à-dire dès la première année de fonctionnement de la IVe République, se produit la première longue grève de la Régie Renault (25 avril-16 mai), qui s'intègre dans le vaste mouvement national de grèves de cette année 1947. Dès le début de l'année, une certaine agitation sociale était perceptible. Mais la première secousse part des usines Renault, où une grève sauvage est déclenchée le 25 avril 1947, avec des revendications purement matérielles. Quinze cents ouvriers se mettent en grève aux ateliers des engrenages, pignons et boîtes de vitesses. Les grévistes demandent une augmentation du salaire horaire de 10 francs pour les ouvriers spécialisés comme pour les manœuvres. Du 1er janvier 1946 au 1er janvier 1947, la hausse des salaires ouvriers avait été, en moyenne, de 40 %, mais dans la même période les prix de détail avaient doublé. Spontanément ou à la suite de l'action de groupes d'extrême gauche trotskistes, les grévistes des usines Renault tiennent un meeting en plein air sur la place de Boulogne-Billancourt. Tandis que des orateurs improvisés prononcent des discours, des ouvriers brandissent des pancartes de protestation. La grève s'étend rapidement : le 28 avril il y a 20 000 grévistes.

¹ Une étude aussi considérable qu'originale : Anne-Sophie Perriaux, *Renault et les sciences sociales (1948-1991)*, Seli Arslan, 1998, 397 p.

La CGT, qui avait d'abord exhorté les ouvriers à reprendre le travail, reprend alors à son compte les revendications des grévistes : hausse des primes de production, révision des temps de chronométrage, un « salaire de garantie » égal à 120 % des normes fixées. La direction oppose aux syndicats le souci de l'équilibre financier de l'entreprise. La Régie étant une entreprise nationale, c'est l'État qui, comme patron, doit répondre à la revendication ouvrière. Rendez-vous est pris le 11 mai, à la Présidence du Conseil car la grève met en question la politique des salaires du gouvernement et, en même temps, le rôle joué par le Parti communiste qui possède trois ministres dans le gouvernement formé par Ramadier le 17 janvier 1947. Pour maintenir les prix, le président du Conseil ne peut accepter de hausses de salaires. La CGT récupère et canalise l'action, mais la situation montre bien l'exaspération des travailleurs devant une situation de pénurie, voire de misère.

Dans ce contexte, quelques jours plus tard, les manifestations du 1er mai ont un caractère combatif et le ministre du Travail, le socialiste Daniel Mayer (1909-1996), venu du journalisme, au *Populaire*, et de la Résistance ¹, est conquis. La combativité de la CGT s'explique à ce moment par le sentiment de sa puissance : à la Libération les effectifs de la Confédération ont gonflé pour atteindre les 5 millions, retrouvant le niveau du Front populaire. Par ailleurs, le sentiment qui domine est que seule la lutte paie, les grandes lois de la Libération étant perçues comme des victoires arrachées. La tentation est forte en 1947 de maintenir la pression afin d'obtenir une réelle augmentation du niveau de vie ; ajoutons aussi le fait que beaucoup de ces nouveaux syndiqués découvrent la lutte et ont dans ce domaine l'attitude extrémiste du néophyte. Dernier élément important, les combats de Libération ne sont pas très loin et la tentation d'un retour à la violence peut apparaître comme une solution pour régler les conflits sociaux. Cependant, le 16 mai 1947 les métallurgistes de Renault reprennent le travail après avoir obtenu satisfaction sur la plus grande partie de leurs revendications : derrière Renault c'est le gouvernement qui a reculé. En conséquence, les autres entreprises nationalisées se mettent en branle. Le 25 mai, les personnels d'EDF et de GDF qui menacent de se mettre en grève sont réquisitionnés par le gouvernement, autoritarisme masquant mal le recul devant les revendications ouvrières car des augmentations de salaires, réellement consenties, sont camouflées sous la forme de primes à la production.

Le mouvement social s'éteint peu à peu mais « la cause ouvrière marque néanmoins de plus en plus l'opinion. Louis Aragon a célébré les "métallos" de Billancourt dans ses poèmes, et le film *Le Point du Jour* de Louis Daquin (1908-1980) [transformera] la grève des mineurs de 1948 en épopée héroïque. La mémoire ouvrière s'est ensuite largement nourrie de ces événements. » ² À la différence de 1949, l'année 1950 connaît une petite vague de grèves en

1 Cf. Olivier Wieviorka, *Nous entrerons dans la carrière. De la Résistance à l'exercice du pouvoir*, Seuil, 1994, 460 p., pp. 43-69.

2 É. Alary, G. Gauvin & B. Vergez-Chaignon, *Les Français au quotidien. 1939-1949*, Perrin, 2006, 605 p., réédition, 2009, coll. « Tempus », 605 p., p. 508.

France, pendant les mois allant de février à avril. Il s'agit de grèves unitaires au début, deux ans et demi après la scission de la CGT, et de grèves pour l'augmentation des salaires. Les grévistes demandent 25 % d'augmentation, le patronat propose 5 %. Les divisions syndicales qui finissent par se produire et le besoin d'argent des travailleurs contraignent la CGT à reculer : les grévistes n'obtiennent pas plus de 5 % de hausse des salaires. Le gouvernement a une attitude dure : Renault est évacuée par la police, il y a un mort à Brest en avril, pendant la grève du bâtiment. Les années 1951 et 1952 ne voient guère de grèves, surtout chez Renault, mais à Billancourt il y a des affrontements politiques violents, avec barricades de pavés sur la place Nationale, l'« épiceutre », le 12 février 1952 (1). Au cours de l'année 1952 la Régie Renault entame la mensualisation de ses ouvriers, par les P3 ayant quinze ans d'ancienneté et trois ans dans la classification. En 1953, changement de climat social, dans tout le pays d'ailleurs.

1953 : 15 avril : Déclenchement d'une grève unitaire chez Renault (CGT, CFTC et FO se sont mis d'accord).

27 avril : Le gouvernement fait arrêter trois secrétaires du Syndicat CGT de Renault.

30 avril : Journée d'action revendicative lancée par la CGT-FO et la CFTC. L'absence de participation de la CGT marque clairement l'opposition entre un syndicalisme « revendicatif » et un syndicalisme « politisé ». Ce qui est confirmé par le 1er mai.

1er mai : Le traditionnel défilé de la Nation à la Bastille est en effet organisé par la seule CGT (et le PCF), FO et la CFTC ayant refusé d'y participer. Ce même jour, dans le défilé cégétiste d'Anzin, 600 manifestants Nord-africains brandissent le drapeau des nationalistes algériens, ce qui déclenche une charge des CRS. On voit donc qu'à un moment où le problème indochinois n'est pas encore réglé, le problème algérien ne va pas tarder à se dramatiser.

6 mai : La régie Renault ferme les usines de Billancourt. Ce *lockout* affecte 37 000 ouvriers, qui sont convoqués individuellement à partir du lendemain. Le travail reprend. Dans cette affaire, qui vise à isoler la CGT, le syndicat « indépendant » joue un rôle important, il est très lié à l'ARS, le groupe gaulliste rallié à Pinay.

L'année 1954 est « blanche ». En septembre 1955 les mouvements sociaux s'étendent à Lorient, Saint-Étienne, Montluçon, Belfort et Le Havre. À Nantes, les grèves perlées rendant l'exploitation impossible, le patronat ferme les usines le 9 septembre. Dans de nombreuses entreprises, les entrepreneurs prennent souvent l'initiative de hausses pour éviter les grèves et de nombreux accords salariaux sont signés. Le 16 septembre sont paraphés les fameux accords d'entreprise Renault, entre la direction, FO et la Confédération générale des Cadres (CGC) : augmentation garantie des salaires de 4 % par an, trois semaines de congés payés, paiement de tous les jours fériés, de sept semaines de maladie, retraites complémentaires, « congés d'allaitement », indemnités complémentaires en cas d'accident du travail et pour les départs à la retraite. Le texte ajoute : « Pendant une durée de deux ans à compter du 1er janvier 56, les parties contractantes épuiseront tous les moyens de conciliation avant de recourir à une grève

¹ J.-C.Leyris & L.Pitti, « Billancourt(s) d'hier et d'aujourd'hui : la place Nationale, lieu frontière, lieu multiple », dans Jacqueline Costa-Lascoux (sociologue), Geneviève Dreyfus-Armand (historienne, directrice de la BDIC) & Émile Témime (historien, 1926-2008), *Renault sur Seine. Hommes et lieux de mémoires de l'industrie automobile*, La Découverte-BDIC, 2007, 270 p., pp. 217-247.

ou à un lock out ». La CGT refuse de signer l'accord mais le conflit social de Nantes prend fin le 4 octobre, par un accord entre le CNPF et tous les syndicats, CGT comprise, sur^[1] l'augmentation des salaires de 12 à 15 %. Le travail reprend et dans le courant du mois^[1] d'octobre Berliet et Chausson signent un accord imité de l'accord Renault. Citroën, par^[1] décision unilatérale, porte à trois semaines la durée des congés payés ; le 10 décembre c'est au tour de Peugeot et de la SNECMA (Société nationale d'études et de construction de moteurs d'aviation, future Safran) d'imiter les accords Renault. Au total, en 1955, les salaires ont augmenté de 9 %, les prix de 1 %. L'INSEE estime qu'en trois ans, de 1953 à 1955 compris, le pouvoir d'achat des ouvriers s'est accru de 20 %. Toutefois, en mars 1955 débute chez Renault un cycle de mobilisations contre la guerre d'Algérie, alors que Renault est celle des usines françaises qui emploie le plus grand nombre d'Algériens : il y aura 96 de ces mobilisations (assemblées générales, meetings, débrayages et manifestations) jusqu'en février 1962 (1).

En 1958 un nouvel accord d'entreprise est signé : primes d'équipes de nuit, paiement des temps de pause, congés payés spéciaux, pré-retraite à 60 ans. En 1959 la mensualisation du personnel a sa deuxième étape, par les salariés ayant au moins trente ans d'ancienneté.

¹ L.Pitti, « Renault, la *forteresse ouvrière* à l'épreuve de la guerre d'Algérie », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, juillet-septembre 2004, pp. 131-143.

Produire la 4 CV : Billancourt, la grande usine Renault

« Boulogne-Billancourt, la seule commune de France qui possède un nom pour les riches et un nom pour les pauvres [écrit Jacques Frémontier]. On habite à Boulogne et on travaille à Billancourt. » ¹ De nombreuses photos de reportage montrent des masses d'ouvriers sortant d'usine ou manifestant, salopettes, visages burinés, bérets crasseux, mégot aux lèvres, pancartes brandies : « Le Smig à tant ! », et même « Du pain ! ». Un grand lieu emblématique du prolétariat usinier est encore et surtout dans les années 50 l'usine Renault de Billancourt ². Billancourt est la grande usine Renault, inaugurée en 1898 et dont les chaînes de montage se sont arrêtées le 27 mars 1992. Pendant près d'un siècle, la charge symbolique, voire affective, de Billancourt est considérable. Pendant plus de soixante ans, l'île Seguin est le cœur du domaine Renault, un cœur en forme de trapèze. En 1914, au terme de la Belle Époque, l'entreprise occupait déjà 14 hectares et employait plus de 4 000 ouvriers. En 1939, au seuil de la Seconde Guerre mondiale, la « forteresse », le « bagne », accueillait 37 000 salariés, dont plus de 30 000 ouvriers, soit 90 % du personnel Renault, des chiffres qu'on ne retrouvera qu'en 1965. Cette concentration, à quelques minutes de Paris, faisait déjà de Billancourt, dans les années 30, une des cibles privilégiées des militants syndicaux et politiques, comme le lieu fut, en 1936, le point d'observation des grèves pour la presse et le patronat. Enfin, dans l'île et autour d'elle s'exerçait l'étroite et continuelle surveillance du personnel par Louis Renault, qui cherchait en permanence les « meneurs ».

La Libération scelle le mariage du symbole industriel et du symbole ouvrier et en fixe l'image pour 35 ans. Dans la croissance industrielle des Trente Glorieuses (1945-1974) ³, le « métallo » de Billancourt incarne la classe ouvrière. La CGT et le PC parlent en son nom et comme dit Arletty ⁴ interviewée, en des termes qui, il faut bien le dire, ne sont pas d'une cohérence absolue :

« Je mets le métallo au-dessus de tout ; ce sont eux qui ont fait 36. Le métallo parisien, c'est sensationnel ; ils sont comme des ingénieurs, des metteurs au point. J'entends les métallos, ne confondez pas, pas les ouvriers. » !

La nationalisation de Renault à la Libération et la transformation de l'entreprise en une « Régie nationale des Usines Renault » ont fait de l'usine un laboratoire, une vitrine sociale,

¹ J.Frémontier, *La Forteresse ouvrière : Renault. Une enquête à Boulogne-Billancourt chez les ouvriers de la Régie*, Fayard, 1971, 380 p., p. 11.

² Deux ouvrages essentiels : Jacqueline Costa-Lascoux (sociologue) & Émile Témime (historien, 1926-2008), *Les hommes de Renault-Billancourt. Mémoire ouvrière de l'île Seguin, 1930-1992*, Autrement, 2004, 231 p ; Michel Pigenet dir., *Mémoires du travail à Paris. Faubourg des métallos. Austerlitz-Salpêtrière. Renault-Billancourt*, Créaphis, 2008, 317 p. Sur la vie politique de la commune : J.-L.Richard, « Fragments d'une vie politique et sociale locale particulière », dans Jacqueline Costa-Lascoux (sociologue), Geneviève Dreyfus-Armand (historienne, directrice de la BDIC) & Émile Témime (historien, 1926-2008), *Renault sur Seine. Hommes et lieux de mémoires de l'industrie automobile*, La Découverte-BDIC, 2007, 270 p., pp. 249-260.

³ Cf. Dominique Lejeune, *La France des Trente Glorieuses, 1945-1974*, Armand Colin, 2015, collection « Cursus », 192 p.

⁴ Léonie Bathiat, 1898-1992.

aux yeux de tous, y compris pour le PCF et la CGT, qui recrutent tout particulièrement à l'usine. Cette dernière a des bâtiments gigantesques : l'un des bâtiments achevés en 1929 mesure 220 mètres de long sur 120 mètres de large, une piste d'essais existe en sous-sol, l'île Seguin produit la 4 CV à 300 exemplaires par jour... En 1955 (15 septembre 1955) Renault, qui cinq ans auparavant avait passé des accords de salaires avec les syndicats et aménagé les barèmes de salaires, qui en 1951 avait créé l'allocation décès et une Commission du coût de la vie, accorde une troisième semaine de congés payés, ce qui sera généralisé par le gouvernement Guy Mollet l'année suivante, le 27 mars 1956.

Cela provoque une vague de satisfaction dans les rangs des médias de droite, qui y voient une excellente opération de déminage. « An 1 de l'espoir ouvrier. Une grande victoire du monde occidental contre les soviets sur le front du travail : les accords Renault font tache d'huile. [...] Le capitalisme est condamné à enrichir l'ouvrier. », écrit en gros caractères Jean Maquet dans *Paris Match* du 24 décembre 1955 ! Dix ans après ce cadeau de Noël, en 1965, François Mitterrand, candidat à l'élection présidentielle, viendra parler devant le siège du syndicat, Georges Séguy (1927-2016) y rendra compte des accords de Grenelle en 1968, Georges Marchais (1920-1997) y lancera sa campagne électorale pour la présidentielle de 1981, à l'automne 1980... Pourtant, Billancourt n'est pas le foyer des grands conflits collectifs : en 1936, il avait fallu l'appel de grévistes du voisinage, notamment des usines Farman et Salmson, pour la faire débrayer ; en 1968, elle n'entrera dans le mouvement qu'après les usines Renault de Cléon, de Flins, de Sandouville et du Mans. Ce n'est qu'en avril 1947 qu'un mouvement social est parti de Renault... contre l'avis de la CGT (voir plus haut). Et, en matière de lien avec le PCF et de « penser à gauche », comme écrit l'historien Michel Winock, Budapest (1956) tue Billancourt. Dans les années 60, composeront un mélange explosif le gonflement du nombre des OS, très largement Algériens à Billancourt dès les années 50, comme l'a montré Laure Pitti ¹, la montée de l'immigration et l'apogée du « travail en miettes », au sujet duquel Georges Friedmann (1902-1977) publie déjà en 1956 un maître livre, *Le Travail en miettes. Spécialisations et loisirs* ². S'y ajouteront les gauchistes des années 1970-1972. Quant à Jean-Paul Sartre, il fera un long bout de chemin avec *La cause du peuple*, pour reprendre le titre du journal « gauchiste » dont il acceptera en 1970 de devenir le directeur, au sens juridique du terme : il faut soutenir les luttes du prolétariat de la fin des Trente Glorieuses et du début de la grande dépression de la fin du siècle. Il ne faut pas « désespérer Billancourt », selon son célèbre « mot » faisant référence à l'usine phare de la Régie Renault. Les autres usines se multiplieront : Billancourt deviendra finalement une usine annexe dans les années 80, elle fabriquera une voiture dépassée, la R 4, la qualité y sera moindre qu'ailleurs. C'est le gouvernement Pierre

¹ L.Pitti, « Carrières d'OS depuis 1945. Les Algériens à Renault-Billancourt », dans Jacqueline Costa-Lascoux (sociologue), Geneviève Dreyfus-Armand (historienne, directrice de la BDIC) & Émile Témime (historien, 1926-2008), *Renault sur Seine. Hommes et lieux de mémoires de l'industrie automobile*, La Découverte-BDIC, 2007, 270 p., pp. 97-111.

² Gallimard, 347 p., avec plusieurs rééditions.

Mauroy qui, pour la première fois, posera la question de la fermeture de Billancourt au printemps 1982. En 1985, le déficit du groupe Renault imposera la chasse aux économies et Raymond Lévy (1927-2018) annoncera la fermeture de l'usine pour 1989.

Les dernières années de production de la 4 CV

Au printemps 1954 la 4 CV a franchi le cap des 500 000 exemplaires produits, ce qui n'était jamais arrivé à un véhicule français jusque-là : cette victoire dans l'aventure industrielle est fêtée au Palais de Chaillot le 8 avril 1954. L'année 1955 est celle du maximum de la production de la 4 CV, avec 138 629 véhicules. En 1956 elle demeure le principal cheval de bataille de la Régie, avec plus de la moitié de la production de l'année. Mais dès 1957 la Dauphine représente les deux tiers de la production de Renault, la 4 CV un peu plus du quart seulement, et elle est dépassée cette année-là par la 2 CV, enfin pense Citroën ! Cela n'empêche pas la 4 CV d'atteindre son millionième exemplaire fabriqué en 1958, certes record dans l'histoire de l'automobile française mais la même année la Dauphine franchit déjà son demi-million : les temps ont changé, les Trente Glorieuses battent leur plein. La calandre n'a plus que trois barres depuis le Salon 1953, la batterie a migré dans le compartiment moteur depuis l'année-modèle 1954, les roues sont celles de la Dauphine depuis 1957, un embrayage automatique Ferlec est monté en option depuis 1955, les couleurs disponibles se multiplient à la fin des années 50, à la suite du développement de la gamme des tissus entrepris par la décoratrice Paule Marrot (1902-1987) ¹ qui a réussi une véritable entrée en force dans le style Renault, mais en 1960 la 4 CV a perdu sa clientèle traditionnelle, passée à la Dauphine grâce à l'augmentation du niveau de vie. Moins de 45 000 exemplaires sont produits en cette année 1960, moins de 10 000 l'année suivante, avec seulement deux versions au catalogue, l'Affaires et la Sport. La dernière 4 CV tombe de chaîne le 6 juillet 1961, avec un grand écriteau « 1.105.547 » (exemplaires produits depuis l'origine). Elle laisse la place à une petite traction avant, de 4 CV elle aussi, la R4, accompagnée d'un modèle dérivé, la R3 de 3 CV, rival implicite de la 2 CV, une nouvelle saga débute, celle de la « Quatrellé »...

Les « petites voitures » sont grâce à la crise de Suez (1956) mises à l'honneur par les constructeurs, comme par Renault la 4 CV et même la récente Dauphine, habilement pour cette dernière : une pleine page (un « communiqué ») présente cinq « conseils [humoristiques] de Mose pour pallier la pénurie de l'essence » (les pédales, la voile, etc.) et, tout en bas de la page un sixième conseil, lapidaire : « avec la Dauphine... pas de problème ! » ²

¹ Elle avait été à 23 ans médaille d'or à l'Exposition internationale des Arts décoratifs de Paris (1925), Grand Prix à l'Exposition textile de Paris en 1937. Entrée chez Renault grâce à une « candidature spontanée » réagissant contre la tristesse des tissus de la 4 CV, elle travaille dans un bureau du Centre technique Renault de Rueil-Malmaison.

² *Paris Match*, 29 décembre 1956. Moïse Depond, 1917-2003.

Retour sur les versions spéciales de la 4 CV

Ne revenons pas sur la « Service » et l' « Affaires », présentées plus haut. L'embrayage automatique Ferlec a d'abord été proposé en accessoire par Feredo au Salon de l'Automobile de 1954. Il semble si intéressant à Renault, qui pense surtout à la « clientèle féminine » — toujours les études de marché — que le Ferlec est proposé en option au cours de l'année 1955, mais son fonctionnement chaotique va en rebuter plus d'un(ne), qui vont demander à leur garagiste d'installer un embrayage mécanique classique, ce qui est relativement facile, eu égard à l'accessibilité du groupe motopropulseur, mais il faut quand même compter 8 ou 9 heures de main-d'œuvre...

Des 4 CV sont engagées par des coureurs privés dans des courses (Rallye des Alpes, Course du Mont Ventoux) dès... 1948, avec un succès indéniable. Trois compétiteurs participent au Rallye de Monte Carlo en 1949, avec une victoire pour Louis Rosier (1905-1956). Cinq vont aux 24 Heures du Mans en 1950, dont trois terminent. Toutes ces voitures appartiennent à des particuliers et la Régie a une prudente attitude expectative. Toutefois l'une des engagées de 1950 au Mans a été préparée à l'usine du Mans et Fernand Picard est présent sur le circuit.

Peu à peu l'idée d'une 4 CV sportive préparée en usine, devenant une véritable version, fait son chemin à la Régie, malgré les réticences de Lefauchaux et Picard. En 1950 le type R 1062 (747 cm³, 21 ch) est un tout petit progrès, la réduction de cylindrée n'affectant pas la puissance et permettant de rester dans la catégorie sportive des voitures de compétition de moins de 750 cm³, mais l'ingénieur Henri Fréret (1897-1980) et son équipe développent une version « compétition », qui sera la R 1063, de 35 ch. Seuls la carrosserie et le bloc moteur sont de série, la culasse est remaniée, les pistons sont spéciaux, l'embellage et l'embrayage sont renforcés, la capacité d'huile est doublée, le carburateur est changé pour un double corps, le couple conique est nouveau, les amortisseurs sont spéciaux et la vitesse maximum atteint 120 km/h.

En 1950, 22 exemplaires de 1063 sont fabriqués, huit en 1951 et 50 en 1952, de manière à assurer l'homologation. Sur les 80 exemplaires, six sont gardés par le service compétition de la Régie, 74 sont vendus à des clients sélectionnés. Mais en 1953, face à une concurrence qui s'est réveillée, la Régie préfère arrêter la fabrication du modèle et passer à une autre solution, le kit.

Et Renault s'est entretemps mis à engager officiellement en course des 4 CV dès 1951 et le fera jusqu'en 1954. De nombreux pilotes entament une belle carrière au volant d'une 1063 — Jean Rédélé (1922-2007), Pons, Jean Vinatier (né en 1933), Landon et d'autres — et cette 4 CV 1063 est typique d'un sport automobile largement ouvert.

Le kit. Pour concurrencer les nombreux préparateurs privés (Ferry, Autobleu, Condriillier, Fapram, Georges Claude, Vernet, etc.) Renault commercialise, à un prix très élevé (60 % de celui de la version « Sport »), un millier de kits « 1063 » par l'intermédiaire de la SAPRAR (Société anonyme de Pièces, Réparations et Accessoires Renault) : une centaine de pièces permettent de gonfler la mécanique jusqu'à 42 ch à 6 000 tours/mn, à charge pour le propriétaire de faire réceptionner en R 1063 son véhicule par le Service des Mines, sauf s'il le fait faire dans un atelier agréé, auquel cas c'est l'atelier qui se charge des formalités. Sont proposées en option des boîtes de vitesses à quatre et cinq rapports, cette dernière, mise au point par André Georges-Claude, coûtant autant que la voiture ! Il y a même des préparateurs qui gonflent les 4 CV kitées...

Les 4 CV spéciales d'indépendants

Les premières 4 CV spéciales ont été réalisées dès 1948 par une filiale de Renault, la Saprar (Société anonyme de Pièces, Réparations et Accessoires Renault), en ajoutant une multiplicité d'accessoires, généralement chromés. La première vraie carrosserie spéciale sur 4 CV est celle de l'industriel Duriez, annoncée dès 1950, mais sans suite industrielle, de même que la berlinette envisagée en 1952 par le coureur automobile Louis Rosier (1905-1956), qui l'aurait fait carrosser en Italie par Motto. Des modèles sont présentés aux Salons : ceux de Vernet & Pairard (1954), Mialle (1954). À partir de 1953 la Préfecture de Police de Paris passe commande de 4 CV spéciales que la Régie prépare en échantonnant les portes, en gonflant les moteurs, en passant le circuit électrique en 12 volts et en peignant les véhicules en blanc et noir, ce qui vaut l'appellation de « voitures pies » aux 73 véhicules reçus. La police monégasque reçoit des véhicules préparés différemment.

Très tôt des 4 CV publicitaires sont réalisées car la 4 CV est plus pimpante et porteuse d'espoir que la fourgonnette Juvaquatre. Ajouter de nombreux accessoires à des 4 CV, surtout à des découvrables, permet, faute de « belle américaine », des participations à des concours d'élégance qui reprennent dès 1946. Des 4 CV spéciales carrossées de manière artisanale restent à l'état de prototypes : la Zink de l'agent Renault de Stuttgart, la massive Splendilux de Henri Esclassan (1949), le coach de Pichon-Parat (1951)... Des barquettes de compétition sont réalisées, notamment la Deutsch et Bonnet Renault, qui n'a pas grand succès, la barquette Ferry (un seul exemplaire, en 1950) et surtout celle de VP (la société de Just-Émile Vernet et André Pairard), une belle réussite produite à quelques exemplaires.

Les coupés et cabriolets sur base de 4 CV

En 1950 le carrossier Jean Henri-Labourdette (1888-1972) présente un étonnant cabriolet Vutotal, qui n'aura pas de suite (la société Labourdette se rattrapera avec une décapotable deux portes). La même année le carrossier industriel Duriez propose un cabriolet sur base de 4 CV dont le poids interdit la commercialisation. En 1951 Labourdette propose un cabriolet plus réaliste que le Vutotal.

Un premier vrai modèle est le coach puis le coupé Autobleu de 1953-1958, réalisés par une société fondée et dirigée par Maurice Mestivier et Roger Lepeyre, une entreprise du 17^e arrondissement parisien (rue Aumont-Thiéville) qui avait fait ses preuves dans la fabrication de collecteurs et arbres à cames adaptables sur la 4 CV. Ils installent pendant plusieurs années sur une 4 CV d'usine tout une série d'accessoires mécaniques destinés à améliorer les performances. Autobleu passe au véhicule, luxueux, avec un dessin de Ghia, la carrosserie, en acier, est d'abord réalisée par Figoni et pour sa publicité Autobleu fait poser à côté de son coupé des stars comme Michèle Morgan, Eddie Constantine et Luis Mariano. À côté car le véhicule est très petit ! Fâché avec Figoni, Autobleu s'adresse ensuite au carrossier Marcel Pourtout (1894-1979), installé à Rueil-Malmaison (dans la banlieue parisienne ouest), un bref épisode avant le recours au carrossier Chapron, de Levallois-Perret, jusque-là spécialisé dans les véhicules de luxe. En fait, le coupé Autobleu (Chapron fait même quelques cabriolets pour Autobleu) est vraiment un modèle luxueux, certes par son équipement, mais surtout par son prix, très élevé, supérieur à celui d'un Coupé de Ville Simca, plus grand et beaucoup plus performant. Les ventes, retardées par une dramatique quantité de problèmes de fabrication, sont donc très faibles et, à la fin des années 50, une fois la Dauphine (qui avait un air de ressemblance avec l'Autobleu...) sortie, l'heure n'est plus aux petites productions artisanales...

Un deuxième coupé est celui de Pichon-Parat, fabriqué à Sens, l'Izoard (1955), doté de portes « papillons », inspirées de la Mercedes 300 SL (!) et prenant le relais d'une première tentative remontant à quelques années.

Dessiné par le pilote et concessionnaire Renault à Clermont-Ferrand Louis Rosier (voir plus haut), qui avait préalablement conçu un coach et une barquette (1953), un troisième coupé est produit à Creil de 1956 à 1959 par Brissonneau & Lotz, à partir du châssis et de la mécanique de la R 1062, avec une carrosserie plastique. Une version plus simple et abordable est lancée en 1958, le cabriolet « Jeune ». Entre 220 et 253 exemplaires sont produits, l'aventure s'arrêtant pour faire place à la fabrication de la Floride de Renault.

Le jeune concessionnaire de Dieppe et coureur automobile (voir plus haut) Jean Rédélé réussit une transformation promise à un bel avenir sous la forme de la 4 CV Alpine. En 1952 il fait habiller chez Allemano une plate-forme de 4 CV, d'après un dessin de Giovanni Michelotti

(1921-1980). Une véritable famille de coaches, carrossés en matière plastique chez Chappe, apparaît en 1955 avec l'A-106 à moteur 4 CV. Ces véhicules vont devenir des modèles sportifs de plus en plus puissants, sous l'appellation générique d'Alpine, une véritable saga. À partir de 1957 le coach Alpine est épaulé par un cabriolet dessiné par l'italien Michelotti. La même année sort le coach Allemano, vraisemblablement dessiné par Michelotti et réalisé en Italie.

Accessoires et accessoiristes

L'âge d'or des accessoiristes et de l'accessoire correspond aux années 50 et 60. Pierre Daninos (1913-2005) dans *Les Carnets du major Thompson*, sortis en 1954 ¹, décrit un certain M. Charnelet et sa voiture : « M. Charnelet n'a qu'une hâte : la transformer afin de la rendre *moins série*. Aidé par d'innombrables marchands qui lui vendent chacun un petit quelque chose — clignotant, catadioptre ou banane — en lui disant : " Avec ça, vous n'aurez pas la voiture de tout le monde ", M. Charnelet adorne son véhicule de toutes sortes d'accessoires jusqu'à le rendre, avec le changement de calandre, méconnaissable. Le dimanche de bon matin, parfois en semaine entre les heures de bureau, il s'enferme seul avec sa voiture dans le Bois de Boulogne, sort sa " nénette ", astique ses chromes, lisse sa peinture, ennuyé mais ravi lorsqu'un flâneur vient rôder alentour pour demander finalement confirmation de la marque. »

Exploitant la sobriété relative de la présentation de la 4 CV et la timide élévation du niveau de vie en France, des accessoiristes se penchent tôt sur le véhicule et proposent aux patients et heureux propriétaires des 4 CV sorties d'usine des stores de lunette arrière (Gradulux), des insignes et poignées de capots avant (avec quatre chevaux, *sic*), des « tabliers » de protection des ouïes d'aération du capot moteur, diverses fermetures à clé (Saprar), des joncs de gouttière, des sorties d'air (Robri), des sabots d'aile (Robri aussi), des enjoliveurs de plaque minéralogique (Pk, Speed), des embouts de pare-chocs chromés (Robri), des lettres « F » (Robri), des aérateurs de capot moteur (MAFOM), des klaxons chromés (Jéricho !), des embouts d'échappement (Robri), des supports maintenant le capot ouvert (ODA, Aéromoteur), des « dévimouches » d'avant de capot (Ara), des nourrices d'essence de secours (Aubry), des cache-culbuteurs (Record), des porte-bidons d'huile (Saprar), des bobines à bain d'huile (Souriau), des volants (Quillery) et des couvre-volants, des dégivreurs de pare-brise à fixer avec des ventouses, des cendriers (Brevex), des montres de tableau de bord (Roblot), des prolongateurs de levier de vitesse (Olivier), des enjoliveurs de compteur de vitesse (PAM), des couvercle de boîte à gants, des extincteurs (Sicli), des remorques mono-roue (Chaigneau), des pare-soleil (Gradulux), des jauges d'huile à cadran (Vis-Huile de Laury), etc.

Un accessoire particulier est le livre de descriptions techniques et de conseils, écrit en 1951 par Roger Guerber, auteur de nombreux ouvrages sur l'automobile, dont le fameux *La Pratique de l'automobile*, sorti en 1949. Cet ouvrage, *La 4 CV Renault*, est édité à Paris par Technique et vulgarisation, qui le rééditera en 1953 et 1956. Une réédition de 1961 allie 4 CV et R4 et en 2001 sortira une réédition (un *reprint* plutôt) de l'édition de 1956 (239 pages). D'emblée une préface est écrite par le grand Charles Faroux (1872-1957), ingénieur automobile sorti de Polytechnique, journaliste, créateur en 1923 des Vingt-Quatre Heures du Mans et

¹ *Les Carnets du major Thompson*, Hachette, 1954, pp. 223 & suiv. ; aussi P. Daninos, *Daninoscope*, Presses de la Cité, 1963, p. 48.

fondateur de la Société des Ingénieurs de l'Automobile. Parmi les conseils, dits « Entre nous », relevons ceux-ci :

« Négliger de repousser le levier du starter aussitôt que le moteur est réchauffé est le moyen le plus sûr de l'user prématurément.

Les éléments du filtre à air, ce sont les bronches de votre moteur. Ne les laissez pas à la longue s'engorger par la poussière.

Ce qui fait le plus de plaisir dans la 4 CV, c'est probablement sa maniabilité ; ce qui est le plus avantageux, sa sobriété. [...]

Les voitures américaines s'usent moins vite que les voitures françaises, parce que les américains les conduisent lentement, par goût ou par obligation (vitesse strictement limitée). Favorisez votre voiture du même traitement et vous serez étonné de sa longévité.

[Roger Guerber est parfois publicitaire :] Plus on regarde la 4 CV, plus on la trouve agréable à voir. Cette constatation n'est pas sans rapport avec les résultats favorables de ses essais au tunnel aérodynamique. [...]

[Roger Guerber est parfois amusant :] Les petites Renault ne sont pas faites pour forcer leur vitesse sans précautions et chasser sur les routes les grosses voitures.

Avec une grosse six cylindres, on est bien embarrassé dans les embarras. Avec une petite Renault, on est débarrassé. [Le style de Guerber n'est-il pas... embarrassé ?]

Supposez toutes les petites Renault remplacées par des voitures de même capacité utile, mais de grand encombrement. Comment le problème de la circulation dans les grandes villes se présenterait-il ? Insoluble. [...]

Roger Guerber insiste (page 215) sur les gains de temps de main-d'œuvre de mécanicien par rapport, non pas à la Juvaquatre, mais à la bonne vieille Celtaquatre, le modèle « populaire » d'avant-guerre. En tout cas, son livre connaît dans les années 50 de belles ventes, qui s'effondrent à l'arrivée de la R 4.

La 4 CV à l'étranger

La Régie a été très tôt poussée à vendre et fabriquer à l'étranger, de manière à rapporter des devises, l'industrie automobile française étant considérée comme le fer de lance de l'exportation nationale, quitte à brider les achats de voitures à l'intérieur du territoire français. La Régie rouvre les usines Renault de Haren en Belgique (en 1947) et d'Acton en Grande-Bretagne, en 1949, mais avec la double obligation d'utiliser 50 % de pièces fabriquées dans le pays et d'exporter 75 % de la production. C'est un moindre mal car toute exportation de 4 CV de Billancourt outre-Manche est impensable, eu égard aux 35 % de droits de douane prélevés à l'entrée de la Grande-Bretagne. Mais Acton fabrique très lentement et à coût très élevé.

En Australie, la 4 CV est d'abord livrée depuis Acton, mais à cause du protectionnisme australien et de la lenteur des fabrications britanniques, elle est montée en CKD (Complete Knock Down, c'est-à-dire en kit, envoyé depuis la France) à Sydney de 1950 à 1963, avec quelques adaptations (outre le volant à droite et le compteur gradué en miles, un filtre à air spécial, un orifice de remplissage d'essence sur le côté, quelques modifications esthétiques, etc.). Environ 12 500 véhicules sont montés, avec un record de production en 1956. En Afrique du Sud l'assemblage et la commercialisation de la 4 CV furent d'abord, à partir de 1956, tous deux le fait d'une société britannique, la C.D.A. (Cars Distributors and Assemblers), puis en 1956 Renault créa une filiale (Renault Africa Property Limited), uniquement pour la commercialisation, la CDA continuant l'assemblage. s

La 4 CV est aussi assemblée dans l'usine Kaiser d'Israël, à faibles cadences, et en Espagne, dans l'usine de Valladolid, où les cadences sont les meilleures de toutes les usines situées hors de France.

La 4 CV japonaise est d'une tout autre ampleur. Pour redémarrer son industrie automobile après la guerre mondiale, le Japon utilise le succès de la 4 CV française, par l'intermédiaire de l'accord (1953-1960) entre la Régie, poussée à faire rentrer des devises, et Hino Diesel Industry Co., société jusque-là dévolue au moteur diesel et aux poids lourds, mais incitée par le Ministère japonais du Commerce international et de l'Industrie (le MITI), à soutenir le miracle économique de la nation. Renault est contacté dès 1951 par le MITI sur la base d'un échange entre transfert de compétences et paiements en dollars. Le choix s'est porté sur la 4 CV car les véhicules importés classiquement jusque-là font de très bons taxis. L'enthousiasme de Pierre Vignal, qui dirige le service Exportation de la Régie, contraste avec la méfiance de Fernand Picard, qui voit dans les Japonais les « copieurs » d'avant-guerre. Lefauchaux hésite puis fait prendre la décision d'accepter le 10 juillet 1952. De longues négociations aboutissent à la signature du contrat le 26 février 1953, à Tokyo, par Lefauchaux et le président de Hino, Shoji Okubo. Le contrat est très complexe car il prévoit une progression, échelonnée, du pourcentage de pièces fabriquées au Japon. Un élément essentiel du contexte de

la signature est la guerre de Corée, qui n'est pas alors terminée... Un élément essentiel de la rédaction du texte est qu'elle pose de sérieux problèmes de traduction et de précision !

La première *Yan Tse Vi* (4 CV Hino) sort le 28 mars 1953. Très rapidement la Régie constate le retard des paiements qui lui sont dus, ainsi que l'existence de sous-traitants japonais qui fabriquent plus ou moins discrètement des pièces depuis le 1er avril 1954. Mais les ingénieurs français se rendent compte de la qualité très poussée des fabrications japonaises, de l'insuffisance de certaines fabrications françaises et de la montée en puissance de la production Hino, beaucoup plus rapide que prévu au contrat. De sorte que Renault est bien contraint de laisser Hino adapter de plus en plus le modèle : clignotants, peinture et calandre deviennent nippons, ainsi qu'une bonne quarantaine d'autres pièces spécifiques ¹. La mort dans l'âme, en ingénieur Renault honnête, s'il est scandalisé par les transferts de technologie, Pierre Vignal doit bien reconnaître que la qualité d'une Hino en sortie de chaîne est bien supérieure à la qualité Billancourt... La position de Hino est renforcée par quatre autres facteurs : la fin de la guerre de Corée, le miracle économique japonais global, l'absence de traité de commerce entre la France et le Japon et le décès de Pierre Lefauchaux, le 11 février 1955, suivi par l'arrivée à la tête de Renault de Pierre Dreyfus qui raisonne en termes d'exportations vers les États-Unis.

Les années 1955 et 1956 voient la part des pièces japonaises augmenter, les ensembles motopropulseurs sont désormais fabriqués au Japon et conformément aux accords Hino peut passer à la fabrication de la carrosserie. Déconvenue de la Régie, qui pensait repasser aux Japonais le matériel d'emboutissage, largement amorti et moins utilisé depuis l'arrivée de la Dauphine, Hino choisit du matériel américain ! Certes Renault touche des royalties sur les plans des pièces fournis aux Japonais, y compris la plate-forme désormais, que Hino se paie le luxe de modifier d'ailleurs... Il n'y a plus qu'à renégocier, en 1958-1960, une fin de contrat pas trop désastreuse. Jusqu'en 1963 Hino aura produit 34 853 exemplaires de 4 CV, perçant dans le monde automobile japonais de la voiture légère, passant en 1960 à la Contessa, un modèle imité de la... Dauphine Renault. La Contessa sera d'ailleurs la première automobile japonaise exportée en France...

Mais la meilleure devise, c'est le dollar et le dollar, ce sont les États-Unis. Dès 1946, c'est-à-dire dès la mise en production, Renault songe à faire construire la 4 CV aux États-Unis, projet bien trop aventureux. Deux ans plus tard, Lefauchaux pense à vendre le véhicule aux États-Unis, de manière à rapporter des dollars à la Régie, qui pourra ainsi acheter des machines outre-Atlantique. Renault décide de s'appuyer sur un revendeur local, un homme d'affaires californien John Green, qui prétend pouvoir écouler trois centaines de 4 CV par mois dans les états du Sud des États-Unis. Les ventes sont appréciables en 1950 (1 551 véhicules) mais

¹ Phares, carburateur, allumeur, pompe à essence, bobine, monogramme, feux arrière, orifice de remplissage d'essence, faisceau électrique, garnitures de portes, système de fermeture du capot, tôles de protection du soubassement, carter, pédale d'accélérateur, etc.

s'effondrent en 1951 et 1952 (374), alors qu'il y a encore une véritable gamme de cinq modèles qui sont proposés à la clientèle américaine : Green s'est contenté de mettre en dépôt-vente les véhicules dans des stations-service, il n'a organisé ni réseau ni service de pièces détachées et la Régie, de son côté, lui a fait une confiance aveugle, très mal placée. Elle a perdu des sommes considérables (plus de 260 dollars par voiture), au lieu d'en gagner. Les modèles invendus s'accumulent dans les terrains vagues, quelques-uns partent au Canada et Lefauchaux stoppe brutalement les envois de voitures le 3 octobre 1951. Les conséquences sont triples : le rêve américain s'est transformé pour Renault en gouffre financier pathétique, les ministères et les représentants diplomatiques français aux États-Unis sont furieux et l'image de marque de Renault outre-Atlantique est terriblement écornée. En 1954 l'État accorde une petite subvention pour recommencer l'aventure, mais la Régie, qui monte une filiale aux États-Unis, recommence à perdre de l'argent, et beaucoup. Elle vend des 4 CV, beaucoup (les 300 exemplaires par mois sont dépassés), à perte ! Pierre Lefauchaux décédé, Pierre Dreyfus demande un rapport détaillé à Robert Lamaison, qui conclut à la possibilité d'une exportation sérieuse des véhicules aux États-Unis : la 4 CV n'a pas des qualités supérieures à celles de la Coccinelle de Volkswagen, qui connaît, elle, le succès, mais ne pourrait-on pas exporter la Dauphine, dont le lancement est imminent en France ? Mais il faut mettre sur pied un véritable réseau, d'après-vente, de pièces de rechange, et sans faire de montage des Dauphine sur place, ce serait trop coûteux. Quelques Dauphine sont envoyées au printemps 1956, la filiale américaine de Renault change de nom et devient Renault Incorporated. Une nouvelle aventure commence...

Pierre Dreyfus

Pierre Dreyfus (1907-1994) fut président-directeur général de la Régie Renault, ministre de l'Industrie du gouvernement Mauroy et chargé de mission auprès de la Présidence de la République. Il est né le 18 novembre 1907 dans la bourgeoisie alsacienne. Son père était « affairiste » ; la famille vit dans un grand appartement du boulevard Flandrin et Pierre Dreyfus fréquente le lycée Janson de Sailly. À cause de la mort de son père en 1924, Pierre Dreyfus doit commencer très jeune à travailler (dans le commerce, dans les affaires de son père) pour payer ses études, car il veut entrer dans la fonction publique, ce qu'il fait en 1930. Il flirte d'abord avec le trotskysme, où il gardera des amitiés sa vie durant, avant d'adhérer à vingt ans aux Jeunesses socialistes de la SFIO, parti qu'il quitte en 1936, en désaccord avec Léon Blum sur la non-intervention française dans la guerre d'Espagne. L'année précédente il avait soutenu une grosse thèse ès sciences ¹ de 167 pages, *Le Pouvoir d'achat des classes ouvrières*. Il devient haut fonctionnaire dans deux ministères, celui des Finances puis celui du Commerce et de l'Industrie, et il intègre le corps des Inspecteurs généraux de l'Industrie. Pierre Dreyfus est officier de liaison auprès de l'armée britannique en 1939-1940. En vertu du statut des juifs du 3 octobre 1940, il est contraint de cesser ses fonctions civiles le 20 décembre 1940. Il fait de la Résistance dans le Lot, redevient haut fonctionnaire à la Libération, étant successivement Inspecteur général de l'Industrie et du Commerce, directeur de cabinet de Robert Lacoste, ministre de l'Industrie (1947-1949) puis directeur de cabinet de Maurice Bourgès-Maunoury (1954). Entretemps (1948) il était devenu vice-président de la Régie Renault et président des Houillères du Bassin de Lorraine (1950-1955) et, à ce titre, il présida la commission de l'énergie du IIe Plan.

Le 27 mars 1955, pour remplacer Pierre Lefauchaux, tué accidentellement sur la route le 11 février, il devient, à 47 ans, PDG de Renault, dont il était administrateur et vice-président depuis huit ans. À la tête de la Régie, il va être pendant de longues années un patron « charmeur », charismatique, mais ne sachant travailler qu'en équipe. Il n'aime pas les rapports et les dossiers, leur préférant les conversations. Il lance Renault dans l'exportation, la décentralisation, la diversification et la finance. Sous sa houlette la Régie devient la première entreprise française, le premier exportateur et un des tout premiers constructeurs européens. Dreyfus fait de Renault le phare social du pays, apôtre de la négociation, qui accorde la troisième puis la quatrième semaine de congés payés et la retraite complémentaire. Parallèlement il est président de la Société des Aciers fins de l'Est (1955-1976) ; il devient en 1976 président de la Société financière et foncière et de la Société Renault-Finance, dont le siège est à Lausanne.

¹ Plusieurs auteurs écrivent de droit, comme pour Lefauchaux. Vérification faite, c'est sciences.

En 1977, il publie un livre de réflexions personnelles sur l'aventure industrielle de Renault, *La liberté de réussir*, dans lequel il revient évidemment sur l'« entreprise pilote », « fer de lance » de l'économie française, mais se déclare ouvertement socialiste, ce qui est prendre date pour l'avenir. Dreyfus insiste sur les idées de prévision, d'anticipation, de planification, les finances, et beaucoup d'autres. En septembre 1981, donc après les élections présidentielle et législatives et la formation du gouvernement Mauroy, il réédite ce livre chez Fayard sous le titre *Une nationalisation réussie : Renault*, ce qui est un véritable programme d'action. En effet, ministre de l'Industrie en 1981, il applique le programme de nationalisations promis par la gauche, mais démissionne en juillet 1982, s'effaçant devant les ambitions de Jean-Pierre Chevènement. Il est alors brièvement chargé de mission auprès de François Mitterrand. Il est mort à Paris le 25 décembre 1994.

Conclusion

Pour l'industrie automobile française de deux décennies (1941-1961) et l'aventure industrielle de la 4 CV, c'est « le temps de la production de masse », comme titre pour le chapitre IV de l'un de ses livres Jean-Louis Loubet **1** qui poursuit ainsi :

« 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. »

Ce sont les « jours de gloire » de l'automobile française, pour reprendre le titre du tome 1950-1959 de la *Grande histoire de l'Automobile 2* : « vogue la Frégate », « derniers feux de la carrosserie française », mais DS 19, démocratisation relative, tourisme, congés payés, premiers kilomètres d'autoroutes, etc.

Successeur de Lefauchaux à la tête, Pierre Dreyfus impose de l'automobile une conception atypique pour les années 50. Il comprend très vite l'évolution de la société en France : expansion économique et démographique, progrès social, civilisation des loisirs, exode rural, étalement des villes, etc. Dès 1956 est étudiée la remplaçante de la 4 CV, qui devra être une automobile « flexible », servant à tout, une voiture « blue jeans » comme dit Dreyfus, « couteau suisse » de la France qui ne sera appelée qu'en 1979 des Trente Glorieuses. Cette nouvelle 4 CV devra satisfaire aux besoins des ruraux comme des citadins, de l'Union française (il y en a encore une) comme de la métropole, être exportée bien mieux que ne l'est et le sera la Dauphine, elle devra être beaucoup plus ludique et pratique que la 4 CV, sentir la simplicité mais beaucoup moins la pénurie que la 2 CV.

La « nouvelle 4 CV » sera la Renault 4, dont l'étude mène vite à un virage technique radical : traction avant, expérimentée auparavant en grandeur nature sur l'Estafette, plate-forme sur laquelle viendront se greffer un groupe motopropulseur et une carrosserie à hayon, puissance, vitesse et nervosité supérieures à celles de la 2 CV... Quand elle est révélée, en 1961, la R 4, servie par une campagne d'affichage intelligente, séduit immédiatement le public. Elle est pour lui un marqueur de progrès social, notamment par rapport à la 2 CV. Pierre Bercot (1903-1991), le patron de Citroën, le sent bien, même s'il feint d'accuser Renault d'avoir copié la 2 CV ! Et l'immensément populaire 4 L, la « Quatre-vingt », va devenir sur le long terme (elle

1 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.

2 Collectif, *La Grande histoire de l'Automobile. Les jours de gloire. 1950-1959*, Cobra, 2010, 79 p.

sera produite, à plus de huit millions d'exemplaires, jusqu'en 1993), comme la 2 CV d'ailleurs **1**, une pièce maîtresse du patrimoine industriel et social de la France, voire de l'Europe.

Dans l'industrie automobile, Renault va se faire le champion de la modernisation, va devenir le premier exportateur, la première marque et multiplier les initiatives en matière sociale, comme le montrera encore l'octroi de la quatrième semaine de congés payés en 1963.

Que reste-t-il aujourd'hui de l'aventure industrielle de la 4 CV ? Un intense souvenir dans la mémoire collective, des collectionneurs, des clubs et des aventures dans l'aventure, comme les randonnées en 4 CV de 1959 (immatriculée RT 444 !) du biologiste et photographe sous-marin luxembourgeois Steven Weinberg, né en 1946, qui d'abord traverse la France en 2004 en suivant le méridien de Greenwich, puis l'année suivante suit intégralement la Nationale 7 et la Route des Grandes Alpes **2**, puis traverse le continent eurasiatique en 2008 et 2009, en passant le Lac Baïkal sur la glace, puis amorce un tour du monde en 2010-2012 pour faire un tour de France avec son épouse en 2016 **3**...

¹ Cf. Dominique Lejeune, « L'aventure industrielle de la Citroën 2 CV (1935-1990). De La Ferté-Vidame (Eure-et-Loir) à Mangualde (Portugal) », article, illustré, de 41 pages mis en ligne le 18 décembre 2017 sur HAL-SHS (CNRS) : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01664861>

² Cf. Steven Weinberg, *La Nationale 7 en 4 CV*, Pixel Studio Press, 2005, 82 p. et *En 4 CV dans les Alpes*, Bailly, Pixel Studio Press, 2006, 82 p.

³ Cf. ses nombreux récits à épisodes dans *Gazoline* et *La vie de l'auto*.

Bibliographie

Histoire de la SA et/ou de la Régie Renault :

Claire Andrieu, Lucette Le Van et Antoine Prost, *Les Nationalisations de la Libération. De l'utopie au compromis*, Presses de la FNSP, 1987, 392 p.

François Bloch-Lainé & Jean Bouvier, *La France restaurée (1944-1954). Dialogue sur les choix d'une modernisation*, Fayard, 1986, 338 p.

Pierre Dreyfus, *La liberté de réussir*, J.-C.Simoën, 1977, 212 p., réédition en 1981 chez Fayard sous le titre *Une nationalisation réussie : Renault*, 212 p.

Patrick Fridenson, « Le périple de la nationalisation de Renault », *Renault Histoire*, n° 31, octobre 2014, pp. 63-84

Richard F.Kuisel, *Le Capitalisme et l'État en France, modernisation et dirigisme au XXe siècle*, trad. fr., Gallimard, 1984, 476 p.

C.Le Maître et J.-L.Loubet, *Renault, un siècle de création automobile*, ETAI, 2003, 256 p. [Année par année, nombreuses photos]

P.Lesueur, *Renault sous l'Occupation, fabrications forcées et projets secrets*, ETAI, 2013, 191 p.

Michel Margairaz, *L'État, les finances et l'économie (1932-1952). Histoire d'une conversion*, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1991, 2 vol., 1 456 p.

Michel Margairaz dir., *Pierre Mendès France et l'économie*, Odile Jacob, 1989, 471 p

Loïc Le Mauff, « L'aventure de Renault au Japon dans les années Cinquante », mémoire de maîtrise dirigé par Alain Plessis, Paris X-Nanterre, 1999, 152 p., téléchargeable sur le site 4cv-Renault.com

Fernand Picard, *L'épopée de Renault*, Albin Michel, 1976, 376 p.

J.-P.Rioux, *Renault*, Hazan, 1998, 632 p., compte rendu dans *Vingtième Siècle. Revue d'Histoire*, janv.-mars 1999, pp. 154-155 (gros album de photos avec une introduction de Rioux)

Édouard Seidler, *Le Roman de Renault*, Lausanne, Edita, 1973, 253 p.

Édouard Seidler, *Le Défi Renault*, Lausanne, Edita, 1981, 269 p.

Publications concernant les usines et les ouvriers Renault :

Hazem Ben Aissa, *Histoire des conditions de travail dans le monde industriel en France : 1848-2000*, L'Harmattan, 2005, 195 p. [centré sur Renault]

S.Benoît & A.Michel dir., *Le monde du génie industriel au XXe siècle : autour de Pierre Bézier et des machines-outils*, Université de Technologie de Belfort-Montbéliard, 2015, 427 p.

Collectif, *Colloque Pierre Bézier. ENSAM Paris, 30 novembre 2000*, ENSAM, 2001, 25 p.

Jacqueline Costa-Lascoux (sociologue) & Émile Témime (historien, 1926-2008), *Les hommes de Renault-Billancourt. Mémoire ouvrière de l'île Seguin, 1930-1992*, Autrement, 2004, 231 p., compte rendu dans *Historiens & Géographes*, février 2006, pp. 430-431

Jacqueline Costa-Lascoux (sociologue), Geneviève Dreyfus-Armand (historienne, directrice de la BDIC) & Émile Témime (historien, 1926-2008), *Renault sur Seine. Hommes et lieux de mémoires de l'industrie automobile*, La Découverte-BDIC, 2007, 270 p., compte rendu dans *Historiens & Géographes*, février 2008, p. 431-432, dans *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, avril-juin 2008, pp. 261-262

J.Frémontier, *La Forteresse ouvrière : Renault. Une enquête à Boulogne-Billancourt chez les ouvriers de la Régie*, Fayard, 1971, 380 p.

Alain Frerejean, *Renault. Le culte du défi*, Flammarion, 2010, 491 p.

Patrick Fridenson, "Les Usines Renault", dans la *Documentation photographique* n° 6013, *Patrons et Ouvriers...*

Patrick Fridenson, *Histoire des usines Renault*, tome I, *Naissance de la grande entreprise. 1898-1939*, thèse de IIIe cycle, 1971, Seuil, 1972, réédition, 1998, 359 p.

Alain P. Michel, *Travail à la chaîne : Renault. 1898-1947*, ETAI, 2007, 192 p., compte rendu dans *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, avril-juin 2008, pp. 260-261

Anne-Sophie Perriaux, *Renault et les sciences sociales (1948-1991)*, Seli Arslan, 1998, 397 p., compte rendu dans *Vingtième Siècle. Revue d'Histoire*, octobre-décembre 1999, p. 156, dans *Bulletin de la Société d'histoire moderne et contemporaine*, 2000/1&2, pp. 107-108

Michel Pigenet dir., *Mémoires du travail à Paris. Faubourg des métallos. Austerlitz-Salpêtrière. Renault-Billancourt*, Créaphis, 2008, 317 p., compte rendu dans *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, octobre-décembre 2009, p. 199, dans *Historiens & Géographes*, avril-mai 2010, pp. 320-321

L.Pitti, « Renault, la forteresse ouvrière à l'épreuve de la guerre d'Algérie », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, juillet-septembre 2004, pp. 131-143

Publications de Jean-Louis Loubet :

Jean-Louis Loubet, *Renault. Histoire d'une entreprise*, E.T.A.I., 2000, 431 p.

J.-L.Loubet, *Renault, cent ans d'histoire*, E.T.A.I., 1998, 383 p.

J.-L.Loubet, *Citroën, Peugeot, Renault et les autres. Soixante ans de stratégies*, Le Monde éditions, 1995, 637 p., réédition, ETAI, sous le titre *Citroën, Peugeot, Renault et les autres. Histoire de stratégies d'entreprises*, 1999, 415 p.

J.-L.Loubet, *Histoire de l'automobile française*, Seuil, coll. « L'univers historique », 2001, 576 p., compte rendu dans *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, avril-juin 2004, pp. 237-239

J.-L.Loubet, « L'industrie automobile française d'une crise à l'autre », *Vingtième Siècle. Revue d'Histoire*, octobre-décembre 1996, pp. 66-78

J.-L.Loubet, « Les 100 ans de Renault », *Gazoline*, juin 1998, pp. 21-27

J.-L.Loubet, « Renault à la conquête de l'Ouest, 1956-1962 », [États-Unis], *Automobilia*, n° 6, pp. 11-15

J.-L.Loubet, « Ferdinand Porsche à la régie Renault », *Gazoline*, mai 2013, pp. 40-47

J.-L.Loubet, « La naissance de la 4 CV. Une voiture de résistants », *Gazoline*, novembre 2005, pp. 24-29

J.-L.Loubet, article sur les exportations aux États-Unis, *Gazoline*, novembre 2021, pp. 12-13

J.-L.Loubet prés., *L'industrie automobile (1905-1971)*, Genève, Droz, 1999, 424 p., compte rendu dans *Vingtième Siècle. Revue d'Histoire*, janv.-mars 2000, p. 173

Publications concernant la 4 CV :

Hugues Chaussin, article sur la 4 CV Sport, *Gazoline*, décembre 2021, pp. 18-25

Collectif, « Renault 4 CV Touring Secours 1958 », dans *Voitures, breaks et utilitaires légers de collection*, EPA-Hachette, 2008, 256 p., pp. 166-167

Dugomier (= Vincent Lodewick), Bruno Bazile et Yves Magne, *La naissance de la 4 CV Renault*, Glénat, 2017, 48 p. Bande dessinée

P.Fridenson, *La 4CV au Salon de l'Auto. 1946*, Documentation Française, coll. "Les Médias et l'événement", 1987, 64 p. + annexes

Patrick Fridenson, « La bataille de la 4 CV Renault », *L'Histoire*, n° 9, février 1979, pp. 33-40

Roger Guerber, *La 4 CV Renault*, Paris, Technique et vulgarisation, 1951, rééditions en 1953 et 1956, réédition 1961 qui allie 4 CV et R4, réédition 2001, 239 p.

Articles sur la 4 CV parus dans des revues consacrées à l'automobile ancienne :

Philippe Andreu, *4 CV Autobleu. Coupé de luxe*, *Gazoline*, avril 2003, pp. 8-13

Philippe Andreu, *Renault 4 CV 1063. Kitée pour gagner*, *Gazoline*, juillet 2003, pp. 8-13

René Bellu, « La 4 CV Renault », dans *Automobilia*, mai-juin 2000, pp. 21-32 et juillet-août 2000, pp. 21-32

M.-A.Colin, « Les 4 CV spéciales », *Automobilia*, novembre-décembre 2003, pp. 29-40

M.-A.Colin, « L'Autobleu, 1953-1956 », *Automobilia*, juin-juillet 2006, pp. 8-15

Pierre Guérand, « La 4 CV Hino », *Gazoline*, mars et avril 2002 (utilisé)

Alexandre Legrand, « La 4 CV aux 24 Heures du Mans », *Automobilia*, juillet 1997, pp. 46-52

Yann Le Lay, « La Renault 4 CV sur tous les fronts », *Gazoline*, décembre 2018, pp. 56-63

Didier Mantz, « Renault 4 CV 1063 Usine, populaire de course », *Auto-rétro*, février 2002, pp. 92-96

Biographies :

Emmanuel Chadeau (1956-2000), *Louis Renault, biographie*, Plon, 1998, 458 p., compte rendu dans *Historiens & Géographes*, juillet-août 1999, p. 557

Collectif, *Pierre Dreyfus, 1907-1994*, Journée d'hommage à Dreyfus, 27 juin 1995, Sylvie Dreyfus et Gallimard, 1995, 117 p.

Laurent Dingli, *Louis Renault*, Flammarion, 2000, 680 p.

Gilbert Hatry, *Louis Renault. Patron absolu*, Lafourcade, 1982, 463 p., réédition, Éditions JCM, 1990, 463 p.

Gilbert Hatry dir., *Notices biographiques Renault*, 1er fascicule, JCM, 1990, 116 p.

François Rivage, *La saga sportive de la 4 CV*, Pixel Press Studio, 2007, 289 p.

Cyrille Sardais, *Patron de Renault. Pierre Lefauchaux (1944-1955)*, Presses de Sciences Po, 2009, 326 p., compte rendu dans *Vingtième Siècle*, avril-juin 2011, p. 204

Divers :

Site 4cv-Renault.com

Steven Weinberg, *La Nationale 7 en 4 CV*, Pixel Studio Press, 2005, 82 p.

Steven Weinberg, *En 4 CV dans les Alpes*, Bailly, Pixel Studio Press, 2006, 82 p.



Le compartiment moteur de la 4 CV



4 CV de 1948 exposée à Rétromobile en 2018



4 CV 1950 à vendre en 2012



4 CV première calandre, avec de nombreux accessoires



4 CV première calandre, avec une galerie



4 CV de 1954 au Col du Galibier (2 642 m), 15 août 2010



4 CV deuxième calandre



4 CV avec galerie



La même, transformée en taxi par mes amis D. le temps d'un salon



4 CV et remorque monoroue



4 CV découvrable (décapotable »), à côté d'une « normale »



4 CV de police à la Locomotion en Fête de 2012



4 CV R 1063 (Rétromobile 2011)