



La première Citroën 10 HP Type A est livrée le 4 juin 1919

André Citroën, l'homme aux chevrons

Parmi les véhicules qui sillonnent les routes de début de siècle, quelques-uns portent toujours le nom d'un grand pionnier de l'industrie automobile. Les voitures dont l'originalité et l'avancée technologique perpétuent l'élan donné par le fondateur sont de plus en plus rares ; une seule marque peut se flatter d'un tel palmarès : Citroën.

Outre nombre d'innovations, l'automobile doit beaucoup à Monsieur André Citroën : un concept industriel, les bases du marketing et du service à la clientèle, le sens de l'économie internationale, le goût de la promotion des hommes, l'esprit des relations entre industrie et enseignement.

Des engrenages aux obus : les débuts d'André Citroën



Dès sa sortie de l'École polytechnique, André Citroën manifeste son esprit industriel en fondant, avec quelques amis, une entreprise de fabrication d'engrenages ; mais pas n'importe lesquels : des engrenages à double taille hélicoïdale, dite "en chevrons". S'ils apportent des progrès importants, en matière de rendement et de réduction du bruit, ces engrenages sont difficiles à tailler. André Citroën découvre alors ce qu'il en coûte pour produire en série, à un prix adapté aux possibilités du marché, un produit techniquement avancé.

De sa première expérience industrielle, il restera l'emblème du "double chevron", qui frappera toutes les voitures Citroën.

En 1908, la réussite du jeune industriel amène les actionnaires de la société Mors à lui en confier la direction générale, avec mission de sauver l'entreprise au bord de la faillite. Il fait passer la production de voitures Mors de 125 à 1 200 par an, et rencontre à cette occasion la passion qui brûlera le reste de sa vie : l'automobile.

Cet industriel marqué par la réussite, et dont la réputation commence à dépasser les frontières de l'Hexagone (il a déjà rencontré Henri Ford et les deux hommes s'estiment), réagit en industriel à la déclaration de guerre de 1914. Il propose au gouvernement de construire une usine capable de produire 20 000 obus par jour.

Édifiée Quai de Javel, cette usine arrive dès 1915 à produire quotidiennement 50 000 obus ! Ce succès conduit le gouvernement à lui confier la responsabilité de l'organisation de l'industrie de guerre et de l'approvisionnement énergétique de la France.

La Citroën 10 HP : déjà originale

En vidéo :

https://www.youtube.com/watch?v=nsJ1Env__00

André Citroën renforce à cette occasion ses relations avec les grands industriels américains, qui influenceront fortement sur ses conceptions en matière d'organisation de la production de masse et de commercialisation. Le canon tonne encore qu'il songe déjà à l'automobile d'après-guerre : il confie des voitures importées des États-Unis à quelques collaborateurs, qui les dissèquent pour chercher la synthèse des innovations qu'elles recèlent. Il est fort probable qu'il fait même construire quelques prototypes, avec lesquels il parcourt chaque semaine les routes entre Paris et Roanne (où il dirige l'arsenal).

La paix revenue, André Citroën est prêt pour l'aventure de l'industrie automobile de masse. Certes, il a d'abord envisagé, dès 1916, de produire une luxueuse berline : la 18 HP à moteur sans soupapes, conçue par Louis Dufresne qu'il a fait venir de chez Panhard. Mais il pense, avec Henri Ford, que l'avenir appartient à une voiture légère produite à bas prix, donc en grande série.

Le projet est confié, en février 1917, à Jules Salomon, le

créateur de la fameuse "Zèbre" d'avant-guerre ; André Citroën dicte déjà un "cahier des charges" qui cumule les défis : la voiture sera techniquement nouvelle, plus robuste, mieux équipée et moins chère que toutes celles qui existent.

Curiosité historique

Cette automobile a revêtu une importance particulière parce qu'elle représenta la réponse du seul constructeur français à la tentative d'invasion des marchés des divers pays d'Europe de la part du constructeur américain Ford. En 1919, alors que toutes les nations d'Europe traversaient une période très difficile du point de vue économique, après la Première Guerre mondiale, la reconversion d'après-guerre était délicate et les industries éprouvaient d'énormes difficultés à reprendre un niveau de production stable et compatible avec leur potentiel.

C'est dans ce contexte que l'américain Henry Ford projeta la conquête des marchés automobiles des pays d'outre-Atlantique avec son modèle "T".

Les constructeurs du vieux continent durent faire face rapidement et le premier à réagir sera Fiat avec sa "501" puis Citroën avec la 10HP Type A.

Première Citroën de série, la Type A est prête le 20 Septembre 1918. Il faut néanmoins attendre l'armistice pour qu'André Citroën puisse homologuer la Type A, chose faite le 20 Novembre 1918.

Mais, même si la Type A est homologuée et prête, André Citroën ne peut commencer la production en série, faute d'usines. En effet, André Citroën doit créer la société des automobiles Citroën et, surtout, reconvertir l'usine d'armement en usine automobile, la fameuse usine du Quai de Javel.



Une publicité de l'Excelsior (journal) du 4 mai 1919

Ce n'est donc qu'en Janvier 1919 qu'André Citroën présente à la presse la 10 HP (plus tard baptisée "Type A") et fait une annonce fracassante...La Type A sera vendue à partir de 7 250 Francs : c'est deux fois moins que la moins chère des automobiles vendues sur le marché ! Le premier bon de commande signé le 6 juin 1919 avec une livraison un mois plus tard a marqué le début du jeune constructeur avec cette décapotable

Le génie d'André Citroën et de la marque automobile était née. Après une vaste campagne de communication, c'est plus de 16 000 commandes qui parviennent à l'usine en deux semaines seulement. Cette torpédo est animée par un moteur 4 cylindres en ligne de 1 327 cm³, qui développe 18 ch à 2 300 tr/mn. Elle

est légère, très maniable et étonnamment confortable pour l'époque (une caractéristique qui perdurera sur les autres Citroën). Sa compacité tient notamment à la simplicité de son groupe motopropulseur, intégrant l'embrayage et la boîte (à 3 rapports), refroidi par thermosiphon et à allumage par magnéto.



La première Citroën 10 HP est livrée le 4 juin 1919 à un client qui l'a bien payée 7 950 francs ; la 10 CV Renault, sa plus proche concurrente, vaut plus de 12 000 francs. La mise en route de la production se heurte aux difficultés d'une reconversion de l'usine de Javel, de la pénurie de certains approvisionnements et des premières grèves.

Mais, dès 1920, la cadence de fabrication de la première Citroën s'accélère : La 10 HP Type A est produite à 24.093 exemplaires de 1919 à 1921. 36 000 sortiront du quai de Javel en 1923, quand la Type A aura été rejointe par les Type C (les fameuses 5 HP "petite Citron" à deux places et "Trèfle" à trois places), puis par la 10 HP Type B2, chronométrée à 73 km/h, puis Types B10, B12 et B14 en 1927.

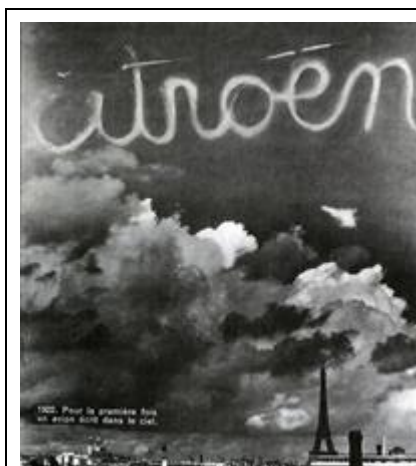
Mais la Type C coûte trop cher à fabriquer et André Citroën l'arrête en 1926, malgré son immense succès, pour revenir au modèle unique avec la B2, qui évoluera en B10, puis B12 et enfin B14 en 1927.

Le moteur 4 cylindres, 1.327 cm³, développe 18 ch. à 2.100 tours/minute. Le véhicule léger ne consomme que 7,5 litres d'essence aux 100 kilomètres. La vitesse maximale est de 65 km/h.

La 10 HP Type A n'est pas seulement la première automobile construite en Europe en grande série, elle est aussi la première voiture livrée complète. Elle se démarque de ses concurrentes par ses innovations : éclairage et démarreur électriques, capote, roue de secours habillée. C'est aussi la première voiture française avec le volant à gauche, la première voiture populaire, systématiquement étudiée pour être mise entre toutes les mains.

La 10 HP Type A se décline en plusieurs versions : Le Torpédo, le Coupé de Ville et le Coupé Docteur. La suspension arrière par 4 ressorts quart-elliptiques est gage de grand confort.

Dès la fin de l'année 1919, apparaissent les premiers véhicules utilitaires : sur un châssis de type A, un fourgon-plateau de 300 kilogrammes de charge utile. La Type A a su s'adapter aux usages d'un monde en mouvement, avec ses versions taxi, ambulance et voiture de livraison.



André Citroën : un pionnier de la publicité



Afin d'attirer l'attention sur ses autochenilles lancées en 1922, André Citroën décide de leur faire traverser le Sahara.

Georges-Marie Haardt et Louis Audouin-Dubreuil, partent ainsi pour un aller et retour : Touggourt-Tombouctou-Touggourt du 17 décembre 1922 au 7 mars 1923.

André Citroën est considéré comme l'inventeur de la publicité institutionnelle. Il sera le premier à utiliser un avion pour faire écrire sa marque dans le ciel de Paris, le 4 octobre 1922, jour de l'ouverture du 7e Salon de l'Automobile. Mais son "coup" le plus célèbre reste

l'illumination de la tour Eiffel, avec 250 000 ampoules ; cette publicité géante illuminera les nuits de Paris, de 1925 à 1934, pendant les "années folles".

Des collaborateurs de talent pour André Citroën



André Citroën fut un extraordinaire meneur d'hommes, qui sut s'attacher des collaborateurs de grande qualité. Pour conduire le développement de sa Traction, sur laquelle il joue son va-tout, André Citroën débauche de chez Renault un brillant ingénieur de 37 ans, André Lefevre ; l'homme était entré au service de Voisin dès 1915 ; il a déjà un passé flatteur d'innovations techniques. Il a dessiné, et lui-même piloté, les voitures de sport et de record qui feront la célébrité de la marque Voisin dans l'entre-deux-guerres.



Lorsqu'il disparaît, le 3 juillet 1935, André Citroën a imprimé à son entreprise cette marque, qui se perpétue encore aujourd'hui dans les relations que la société entretient avec les universités et grandes écoles. Parmi les hommes qui poursuivirent l'œuvre du fondateur, il faut mentionner Pierre Boulanger, le "père" de la 2CV, un autre grand phénomène automobile du demi-siècle.

Le sens des relations internationales d'André Citroën



Ayant compris, avant presque tous les autres constructeurs français, que l'industrie automobile avait une vocation internationale, André Citroën s'attachera à entretenir des relations personnelles avec tous les grands de l'époque ; qu'il s'agisse d'hommes d'état, comme l'empereur Haïlé Sélassié ou le roi du Maroc Muhammad V, ou de grands capitaines de l'industrie automobile, comme Henri Ford.



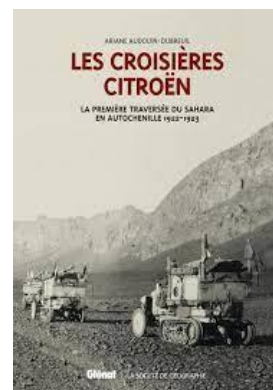
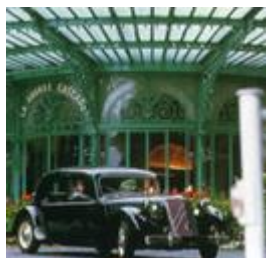
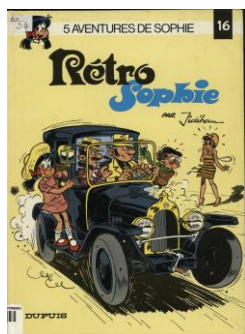
Toujours une idée d'avance chez Citroën

Fasciné par le développement de l'industrie américaine, André Citroën veut appliquer sur le vieux continent les procédés commerciaux et industriels dont il a vu l'efficacité Outre-Atlantique (ses ingénieurs doivent obligatoirement y faire un séjour). Il ira même plus loin, convaincu que l'automobile ne doit pas avoir de frontières, André Citroën lance des expéditions à travers le monde : la Croisière Noire et la Croisière Jaune. En même temps, il offre pour la première fois une "garantie

d'un an" et des révisions gratuites, lance la vente à crédit, crée la première école de vendeurs, invente le "tourisme industriel" ; parallèlement, cet infatigable créateur organise des réseaux de transports par autocars rapides, fonde sa compagnie d'assurance automobile et des filiales dans toute l'Europe. Et quand il se penche sur un nouveau projet de voiture, il la veut révolutionnaire. Pour cela, il engage les meilleurs ingénieurs et designers de l'époque et leur communique sa fièvre : ce sera la Traction. La dernière entreprise de l'un

des plus grands capitaines d'industrie de ce siècle englutira ses finances et ses forces mais laissera à la postérité un bond dans la technique automobile. Cet homme a su porter ses collaborateurs jusqu'au dépassement, voire au sacrifice, comme George-Marie

Haardt. Ses succès ont fasciné des générations d'ingénieurs et d'industriels ; ses échecs ont laissé un goût de "revanche" à ses collaborateurs, qui se sont battus pour poursuivre dans la voie qu'il a tracée.



Sources :

<https://minute-auto.fr/guide/voitures-anciennes/andre-citroen-l-homme-aux-chevrons>
<https://www.citroen.fr/univers-citroen/l-histoire-citroen.html>
<https://ch-media.citroen.com/fr/centenaire-de-citro%C3%ABn-10-hp-type-les-fondements-du-succes>

Voir aussi :

Les serrures de capot et de coffre de voiture
Traction avant Citroën