

Le nom de ce constructeur automobile est célèbre depuis pratiquement un siècle. En génial camelot, inventeur d'idées, il est le premier à comprendre comment populariser une marque.



André Citroën

(André Gustave Citroën)

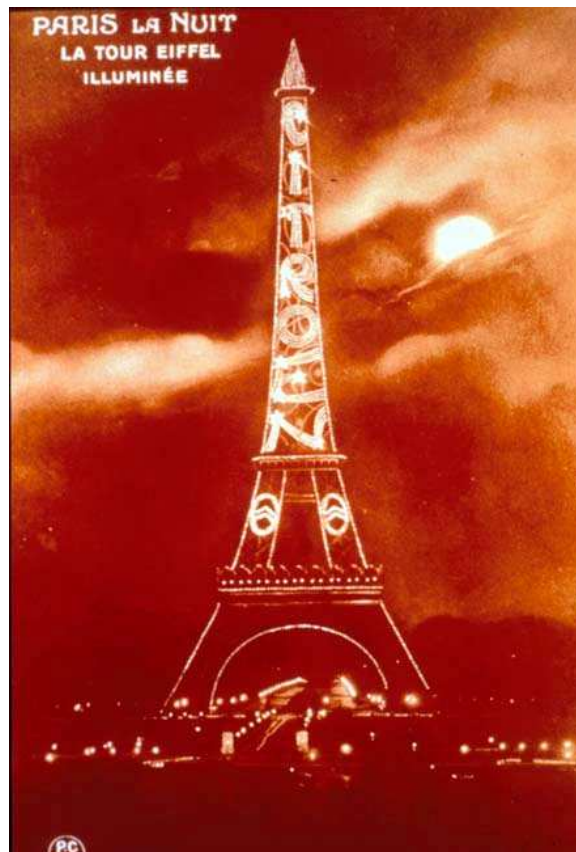
Né le 6 février 1878 à 0h30 à Paris 9^e (*)

(Né le 5 février à minuit et demi et déclaré le 6 février à 10h du matin)

(Selon acte n°261, Archives de Paris en ligne)

Décédé le 3 juillet 1935 à Paris 16^e

(*) La formulation est ambiguë. J'ai considérée que cela signifiait : né le 6 à 0h30. Cette expression courante de minuit et demi signifie, à mon sens, que celui qui s'exprime se situe encore dans la journée qui vient de s'achever.



Lindbergh, guidé par la publicité de Citroën sur la Tour Eiffel

Arrivant sur Paris au terme de sa traversée transatlantique le 21 mai 1927, Charles Lindbergh aperçoit à travers le minuscule pare-brise de son avion, la **Tour Eiffel** illuminée par Citroën. Il sait alors qu'il touche au but. Et quand quelques minutes plus tard, il se pose au Bourget, le conquérant de l'Atlantique n'oublie pas d'indiquer cet ultime épisode aux nombreux journalistes qui accourent.

Pour André Citroën, l'occasion est idéale pour monter un coup médiatique. Il invite l'homme le plus célèbre du moment dans son usine de Javel et alors réussit à faire braquer tous les projecteurs de la planète sur son nom.

Depuis 1924, ce patron de l'automobile, a inscrit son nom en lettres géantes sur une face de la Tour Eiffel. Pendant plus de dix ans, cette publicité renouvelée tous les ans, enchante les touristes et énerve ses concurrents. Pour cela, 6 kilomètres de fil et 250 000 lampes sont nécessaires, sachant que chaque lettre mesure 30 mètres de hauteur.

Cette notoriété qu'il s'offre à grands frais n'est qu'un épisode du génie novateur de cet aventurier de l'automobile.

Pour André Citroën, fabriquer des voitures, n'est pas tout. Il invente les échanges standards de pièces, crée la première société de location, lance la vente à crédit, des assurances, dote les routes de France de panneaux indicateurs, fonde un réseau d'autocars couvrant le pays, une compagnie de taxis... et commercialise les premiers jouets, répliques de la Citroën de papa. Car, il se plaisait à répéter : *Un enfant est un client de demain !*

Il sait aussi faire rêver : en lançant hommes et machines à l'assaut du monde, osant la première traversée automobile du Sahara en 1922, la Croisière Noire à travers l'Afrique en 1924 puis enfin la Croisière Jaune jusqu'à Pékin en 1931.

« Je suis un grand camelot, je vendrais n'importe quoi ! »

Ainsi se définit ce capitaine d'industrie diplômé de Polytechnique reçu en 1898, 160^e sur 192.

Il connaît dans l'automobile une réussite tout aussi fulgurante que le sera sa chute.

Cet homme pressé va y déployer une intense activité. S'il n'a pas les talents d'un mécanicien d'avant-garde tel Henry Ford ou Louis Renault, son véritable génie est de prévoir avant tout le monde le formidable essor de la voiture et toutes ses implications.

Fasciné et inspiré par le modèle américain, il va inventer tout l'environnement moderne de la voiture.

Avec sa formidable énergie de bâtisseur inspiré, il conçoit des voitures pour tous. Et pour en faire la réclame, il a un incomparable talent pour la mise en scène tel un camelot à la foire.

L'origine du patronyme « Citroën » : une histoire rocambolesque

Cinquième et dernier enfant de la famille, il est né de Lévie Citroën, diamantaire juif néerlandais, émigré à Paris en 1873 et d'Amalia Kleinmann, juive polonaise née à Varsovie.

Le patronyme Citroën a une histoire étonnante.

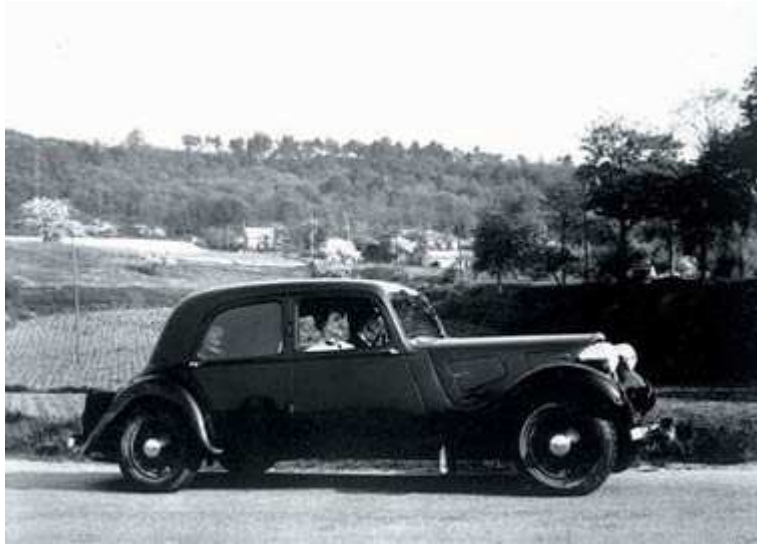
L'aïeul d'André, marchand d'agrumes s'appelait Roelof et quand Napoléon annexe en 1810, le Royaume de Hollande, les juifs du pays, soumis au code Napoléon, doivent choisir un nom pour s'identifier. Roelof décide de se faire appeler Limoenman (Homme-citron), surnom que ses clients lui donnaient.

Par la suite, il se tourne vers le négoce de bijoux, qui connaît un essor important au 19^e siècle. Et alors, il francise son nom en Limoenman-Citroen, puis en Citroën.

Enfant, André Citroën se révèle vite un brillant élève notamment en sciences et en techniques. La construction de la Tour de **Gustave Eiffel** l'incite à devenir ingénieur et à œuvrer aux grands défis industriels du 20^e siècle. Les ouvrages visionnaires de Jules Verne aussi l'inspireront toute sa vie.

Il est le premier à comprendre combien la notoriété aide à populariser une marque. Grand amateur de mondanités et de jeu, André Citroën fréquente le « grand monde » et les casinos où il dépense sans compter.

Nommé administrateur des automobiles Mors, il participe au redressement de cette société entre 1906 et 1914



Les chevrons : emblème des voitures de Citroën, ancien fabricant d'engrenages à chevrons

A la Grande Guerre, il est mobilisé sur la frontière de l'est. Et à cette occasion, il constate le manque d'artillerie et de munitions face à l'armée allemande.

Dès 1915, il fait ériger près du quai de Javel, une usine ultramoderne où des ouvrières produisent 5 000 à 10 000 obus par jour. Considéré par certains comme un despote, il est pourtant l'un des premiers industriels soucieux du bien-être de son personnel

Sitôt la guerre finie, l'essor de l'automobile est spectaculaire et bientôt rues et routes sont envahies par les voitures. A cette époque la France devient leader mondial de la fabrication automobile.

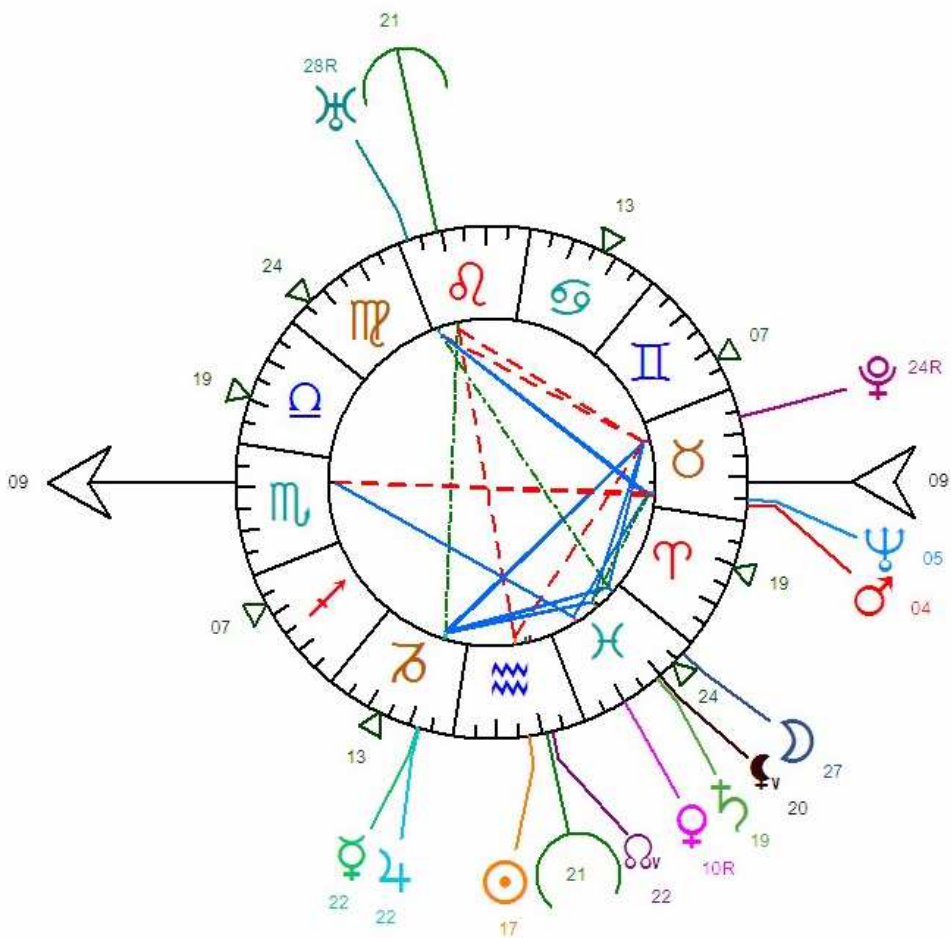
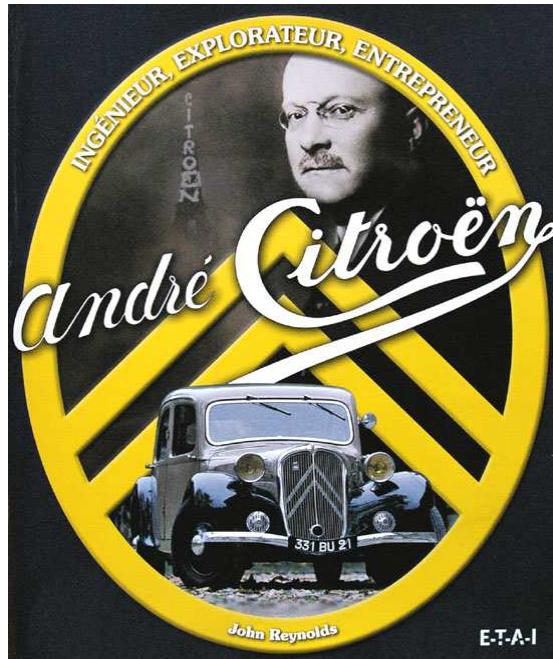
La première auto de Citroën la « 10 HP » sortie, en 1919, sera suivie d'une longue série de voitures innovantes et populaires portant l'emblème des chevrons en souvenir de sa première activité de fabricant d'engrenages à chevrons en V à partir de 1902.

Dès 1930, il lance une voiture révolutionnaire, la Traction Avant, dont le dessinateur sera le très inspiré **Flaminio Bertoni**. Mais la mise au point difficile de ce véhicule va achever de ruiner Citroën, à qui l'on reprochait d'ignorer la réalité des comptes. Mais pour lui, le prix n'avait pas d'importance "*dès l'instant où une idée était bonne*".

En janvier 1935, malade, il cède ses fonctions à **Michelin** et meurt quelques mois plus tard. L'entreprise est alors dirigée jusqu'en 1950 par **Pierre Boulanger**.

Voici l'extraordinaire destin d'André Citroën, homme ingénieux, imaginatif et pragmatique ; travailleur visionnaire hautement inspiré, il est un formidable bâtisseur qui a métamorphosé le monde de l'automobile.

« Citroën nous a fait du bien, il nous a empêché de nous endormir » estime Louis Renault.



Sites :

<http://www.janinetissot.com/>
<http://www.janinetissot.fdaf.org/>

Mail :

info@janinetissot.com