

UNE DATE

LA CHRONIQUE DE JEAN-LOUIS LOUBET

Professeur d'histoire économique à l'Université d'Evry-Val d'Essonne

## UN EVENEMENT

Georges Pompidou aime l'automobile. Sa visite au Salon de l'Auto à Paris, le 3 octobre 1969, en est une preuve de plus. Sur son stand, Jean-Luc Lagardère ronge son frein. L'Élysée a précisé que le président de la République souhaitait finir sa visite par Matra et applaudir ainsi, avant la FIA, la victoire de l'industriel français au Championnat du monde de F1 acquise un mois plus tôt à Monza. Matra est devenue d'un seul coup le symbole du sport automobile français triomphant, la vitrine de la technologie et de la performance bleu-blanc-rouge. Mais contrairement à ses habitudes, Lagardère doit patienter... Dans une promenade faussement improvisée, Georges Pompidou échange avec Pierre Bercot, François Gautier, Pierre Dreyfus

Cet ancien patron de Ford-France vient de prendre la direction du marketing de Simca-Chrysler. Il n'y a évidemment pas de hasard. Reiber et Lagardère se connaissent bien. Lorsqu'en 1965, Matra entame autour de son ingénieur maison, Philippe Guédon, l'étude de la 530, pas un seul grand constructeur n'accepte de fournir un moteur à Matra. Renault, Peugeot, VW et BMW refusent [1], pour mille raisons. Certains ne veulent pas faire de l'ombre à une marque sportive qu'ils couvent, d'autres s'étonnent d'une architecture avec moteur central, enfin l'un d'eux craint de motoriser une voiture de course et, en cas de casse, de se faire une contre-publicité. Alors que Jacques Nochet, le styliste, élabore rapidement une forme très sculpturale, Philippe Guédon se demande comment concevoir une auto sans être au fait de l'encombrement de son moteur. C'est Bill Reider, directeur de Ford-

## Dans la coulisse, on apprend que Matra et Simca-Chrysler sont en passe de signer un accord

pu prononcer un seul mot, le président de Matra leur lance : « OK, vous avez tout compris. Mais s'il vous plaît, la date de l'annonce ne nous appartient pas, et tout n'est pas encore bouclé. Je vous demande la plus grande discrétion. » Dans une profession où la parole donnée avait alors un sens, les journalistes ne diront rien. Pourtant, rien n'est réglé, car une ambiguïté subsiste : comment Simca – donc Chrysler – peut-il commercialiser une Matra à moteur Ford ? Y a-t-il moyen de faire autrement ? Depuis plusieurs semaines, les équipes de Philippe Guédon s'efforcent de caser un moteur Simca dans la 530. Aucun ne rentre sans de lourdes modi-

D'abord, le premier fait une analyse du non-succès de la 530. Voulez-vous être la voiture des copains, elle est devenue « la Targa des garçons coiffeurs, ou la 911 des fils à papa ». A 16.300 francs, elle est bien loin de sa cible des 10.000 francs, et surtout bien seule sans l'appui d'un réseau de vente et d'après-vente, indispensable pour corriger une piètre qualité. Durant toute sa vie, la 530 vit en encéphalogramme plat, entre 1.600 et 2.100 unités annuelles, disparaissant avant d'atteindre le cap des 10.000 ventes [2]. Loin des cadences prévues, et surtout à des années-lumière de son point d'équilibre.

Simca amène également son savoir-faire, des analyses marketing assez fines pour aider les équipes de Guédon à redessiner l'avenir. Pour esquisser le projet M 550, Jacques Nochet sera donc secondé par Jean Toprieux et Antoine Volanis, dans une volonté commune d'aller vers une ligne plus consensuelle. Parallèlement, le constructeur de Poissy offre sa banque d'organes et de pièces détachées dans laquelle Matra pioche généreusement, jetant son dévolu sur la 1100, lui reprenant direction, suspension, train AV et freins à disque. La pièce maîtresse sera la mécanique transversale de la 1100 Ti qui permet au M 550 de garder l'architecture noble du moteur central. Reste enfin l'ouverture d'esprit du marketing de Simca « qui ne veut en rien freiner des innovations qui permettraient à Matra-Simca de se démarquer de la concurrence ». Sur ce point, Guédon est un expert. Cet ingénieur, dont le sens de l'observation est l'atout premier, trouve l'idée des places AV après un long périple « à trois sur la banquette AV d'un break Taunus dont l'arrière, en revenant de l'usine de Romorantin, avait été chargé jusqu'à la gueule ». Le M 550 est imaginé autour d'une largeur, 1,74 m. Il va ainsi proposer l'architecture innovante d'un coupé à trois places frontales, doté d'un moteur central. Ce sera la première vraie Matra-Simca, prénommée Bagheera et distribuée dans toute l'Europe par le réseau Simca à près de 50.000 exemplaires. Dès 1969, Reider et Lagardère avaient donc vu juste. ■

# 3 OCTOBRE 1969 : MATRA S'ALLIE À SIMCA

et Georges Hérel. Une visite très protocolaire qui respecte l'ordre alphabétique des constructeurs et leur nationalité : Citroën, Peugeot, Renault et Simca, avant de partir chez les marques étrangères et saluer Gianni Agnelli qui, en septembre 1968, a annoncé les fiançailles de Fiat et Citroën. Après une boutade devant Triumph où il gratifie la Spitfire de « voiture des barricades », allusion à la jeunesse dorée de Mai 1968, il s'approche du stand Matra où trône la MS 80, entourée de 530 très pimpantes. Pompidou félicite Lagardère pour les résultats de sa F1 qui font honneur à la France. Dans un sourire, le businessman lui rappelle leur rencontre de 1965 où le plan sportif présenté prévoyait bien ce succès ! « L'an prochain, c'est le moteur Matra ? », lance Pompidou, goguenard. Avant de s'en aller, il glisse un aparté : « Les accords sont bouclés ? » « Quasiment, répond Lagardère, il ne reste que des détails à régler. » Au premier rang, la presse qui a surpris la conversation s'interroge. Les spécialistes ont compris. N'ont-ils pas aperçu, sur le stand et dans l'ombre de Lagardère, Bill Reiber ?

France, qui vient au secours de Matra : non seulement il propose d'utiliser le V4 1.700 cm<sup>3</sup> de la Taunus allemande, mais il s'engage à ce que le réseau commercial de Ford-France assure la distribution des Matra. Un vrai coup gagnant qui, toutefois, irrite la FoMoCo dès qu'elle apprend l'ampleur du partenariat. Reider doit faire machine arrière, non sur la livraison des moteurs, mais sur la partie commerciale. Seule marge de manœuvre possible, laisser certains agents prendre l'initiative de vendre des 530 à leur compte. C'est évidemment mieux que rien, mais très insuffisant pour Matra qui se retrouve sans réseau, donc sans dynamique commerciale. Avec un Bill Reider en poste chez Simca-Chrysler et présent sur le stand Matra, une pincée de journalistes a flairé l'événement, un rapprochement Matra-Simca ou Matra-Chrysler. Les ténors de la profession, Edouard Seidler, Jean Bernardet et François Janin, se dirigent vers Lagardère. Ils parviennent à l'entraîner loin de la foule. Avant même qu'ils n'aient

fications de structure, même le transversal de la 1100. Le choix est alors simple et douloureux : il faut passer à autre chose, poursuivre la 530 le temps de lancer une nouvelle auto. Une décision pénible puisque Matra a achevé, en avril 1969, le rapatriement de toute sa fabrication à Romorantin. Jusqu'alors, on ne s'y occupait que des panneaux en résine époxy de la carrosserie, la plate-forme étant faite par Carrier à Alençon et le montage chez Brissonneau-&-Lotz à Creil. Le tout dans une qualité plus que médiocre. Le schéma industriel dressé, l'ébauche du projet M 550 démarre en décembre, au moment où Matra et Simca peuvent enfin annoncer de façon officielle leur entente. Non seulement le réseau va distribuer les 530 rebaptisées Matra-Simca, mais les voitures de course (F1 et prototypes) arboreront la nouvelle identité, soulignée par la présence sur les ailerons AR de logos Chrysler. L'apport de Simca à Matra est plus important qu'on ne le pense, se situant à plusieurs niveaux.

**Le mariage apporte dans la corbeille un réseau, mais aussi et surtout une banque de pièces**

[1] Moteurs de Renault 16, Peugeot 204, Volkswagen 1500 à plat, BMW 1800.  
[2] 9.609 pour être précis.



REQUIESCAT IN P

## PANHARD ORPHE

Jean Panhard a rejoint le 16 juillet dernier, 102<sup>e</sup> année. Né le 12 ju avait effectué toute sa carrière à l'entreprise familiale de vice-président et le P-I à 1981. Il était profond