

PHILIPPE GUÉDON

Président du conseil de surveillance de Matra Automobile,
Monsieur Espace.

La récente disparition de Jean Luc Lagardère et l'annonce de la fermeture de l'usine Matra de Romorantin ne peuvent qu'émouvoir profondément le monde de l'automobile, et plus particulièrement celui des amateurs. Cette cassure me rappelle trop les usines de Facel Vega en 1968 à Colombes, l'histoire des causes perdues se répète, nous assistons encore à la disparition d'une marque qui cesse son activité de constructeur automobile en mars 2003. Un ami d'enfance de Philippe Guédon me confiait : « déjà tout petit il ne pensait qu'à ça ». J'avais rencontré l'homme de l'Espace à l'époque du lancement de l'Avantime, il racontait alors :

Mon parcours est relativement simple, je ne pourrais pas dire pourquoi j'ai toujours eu envie de faire des voitures. Dans mon plus jeune âge c'était ma perspective personnelle. Bien que j'ai commencé des études classiques au lycée Charlemagne à Paris, mon père -qui n'était pas dans le métier automobile- s'était renseigné et m'a fait bifurquer en technique au lycée Voltaire et ensuite à Vierzon dans une école de prépa aux Arts et Métiers où je suis entré en 1952 pour des études et un diplôme d'ingénieur en 1956.

Peu de service militaire et je suis rentré chez Simca pour naviguer dans plusieurs postes : formation du personnel, méthodes, après-vente et enfin études et recherches. Je m'y trouvais en 1965 quand j'ai lu par hasard dans un journal une annonce d'offre d'emploi d'une société Matra dont j'ignorais totalement l'activité. Mais elle avait décidé de fabriquer

des automobiles, en particulier par la reprise de René Bonnet, petit constructeur de voitures de sport, qui s'illustrait notamment aux 24 Heures du Mans, pas pour le scratch mais pour l'Indice de Performance. Le rachat de René Bonnet avait été orchestré par Marcel Chassagny, fondateur de Matra. Ce dernier s'est rendu compte que René Bonnet n'était pas viable. Alors, soit il mettait le constructeur en faillite, soit il relançait l'affaire. Comme Jean Luc Lagardère était très dynamique, il a conseillé à Mr Chassagny de fonder d'abord Matra-Sport, puis Matra Automobile.

En 1965 j'ai rencontré Jean Luc Lagardère qui voulait quelqu'un de l'automobile ; j'étais dans le centre de gravité du poste à pourvoir. Je ne me suis qu'anecdotiquement occupé de l'activité compétition, mais intéressé à la production avec la continuité de la Djet, puis d'un produit réellement Matra, la 530.

La compétition s'est bien étoffée grâce à une équipe de concepteurs et de pilotes devenus célèbres. 124 victoires en moins de 10 ans, champion du monde de F1 en 1969 et enfin victoire au scratch aux 24 Heures du Mans en 1972, 1973 et 1974 !

En 1974 Jean Luc Lagardère a décidé de retirer Matra de la compétition pour s'orienter vers d'autres activités. Ses objectifs de succès et d'images étaient complètement réussis ! Après la 530 à moteur Ford central, nous avons sorti la Bagheera, 3 places de front et moteur Chrysler-France. Nos voitures ont toujours été fabriquées à Romorantin dès la Djet. Après la Bagheera nous avons sorti la Rancho, puis la Murena, enfin l'Espace et maintenant nous lançons l'Avantime, voici les quantités fabriquées :

Djet : 1500 exemplaires, 530 : 9600 ex, Bagheera : 49 000 ex, Rancho : 56 000 ex, Murena : 10

000 ex, Espace : 800 000 ex. D'ingénieur d'études en 1965, je fus nommé directeur technique en 1973, directeur général adjoint en 1975 et en 1983, président de Matra Automobile.

Voici donc mon parcours :

Je suis venu à l'automobile par le goût du produit, j'ai eu la chance de travailler chez Simca que j'ai quitté à la conception de la 1100. Aujourd'hui, chez Matra, le Bureau d'Etudes représente 400 personnes (2800 personnes au total). Je n'avais pas l'intention de devenir PDG et un pareil poste ne m'enthousiasmait pas outre mesure. J'ai toujours piloté l'entreprise avec un œil d'ingénieur, ce qui suppose des adjoints de compétences complémentaires. J'avais lu un jour une phrase forte d'un patron d'une grande société américaine : « la première qualité d'un patron, c'est de connaître ses lacunes et de prendre pour adjoints des gens qui ne les ont



pas ». La finance ne correspond pas à mes compétences et j'ai derrière moi des personnes qui les possèdent. J'ai eu la chance de progresser en même temps que la société Matra. Si j'étais resté chez Simca j'aurais été absorbé par Peugeot et je n'aurais pas pu m'exprimer et aurais fini ma carrière comme ingénieur d'études, sans grande possibilité de pratiquer librement.

C'est pourquoi je dois une reconnaissance totale à Messieurs Chassigny et Lagardère. Matra était une société à l'esprit « aviation », beaucoup plus ouvert que dans l'automobile où les problèmes d'études passaient, dans les Trente Glorieuses, au second plan. Néanmoins Simca était beaucoup plus mobile, peut-être aussi grâce à Pigozzi qui n'était pourtant pas beaucoup intéressé par la technique. Je pense à une voiture à moteur arrière à plat qui fut mise au rancart car Pigozzi comparait toujours à ce que fabriquait Fiat, qui semblait avoir une main mise en partie financière. Pigozzi était formidable d'esprit publicitaire, un peu comme Citroën ; ce dernier sur un plan automobile pur n'a été vraiment novateur qu'à l'arrivée de Lefebvre et de la Traction Avant ; c'est à ce moment là qu'André Citroën s'est cassé la g... !

Je me suis rendu compte que pour faire de la novation, il fallait une grande maturité d'entreprise : la 530 aurait eu plus de succès avec notre infrastructure actuelle. Peugeot est assez remarquable pour l'analyse pointue mais néanmoins raisonnable. La 206 CC n'est pas une innovation puisqu'ils ont copié la Mercedes SLK. L'Eclipse était un brouillon avec ce coffre interminable. Je cite souvent une phrase d'Einstein : « l'imagination prime la connaissance ».

L'avenir est en train de s'écrire, on ne remplacera pas l'Espace, succès durable. Mais fin 2002, l'Avantime devrait bien se vendre chez Renault. Les grands constructeurs acceptent aujourd'hui de petites cadences de 200 véhicules par jour, ce qui était impossible il y a 15 ans, ils les repassaient à Chausson ou à Heuliez. Notre véhicule pour les jeunes, la M 72 sera Matra, version 20 ch pour 16 ans et version 50 ch à partir de 18 ans (et du per-

mis de conduire). Les prix vont varier de 45 à 53000 F, le prix d'un scooter de 250 cm3.

Le matériau composite est arrivé à maturité et devenu facile à travailler. Les voitures sont peintes à 80° et non pas à 160°, les peintures polyuréthanes couvrent bien. Il aura fallu 20 ans pour en avoir une totale maîtrise et la France est arrivée leader en ce domaine. Même les Etats Unis avec Budd (qui fabriquait les carrosseries acier dans les années 30) n'a pas réussi les mêmes rendus de glacis sur leurs carrosseries qui ressemblent plus à des bateaux qu'à des automobiles. L'automobile peut se définir comme un lieu de vie, mais aussi comme un engin complexe de techniques et d'art, qui peut parfois revêtir des aspects psychologiques de positionnement, même de pouvoir, d'argent ! On a commencé, en s'inspirant de la diligence, à envelopper les éléments mécaniques avec un capot beaucoup trop encombrant.

Au début l'Espace inquiétait un peu les gens qui lui reprochaient de ne pas avoir de capot ! Nous savons, grâce au succès de la Rancho, que le monospace ouvrait une niche dans une gamme. Notre prototype de 1978, le P 18 n'a pas séduit la direction de Peugeot, qui n'a pas voulu relever ce défi, car la marque cultivait une clien-

tèle classique, pour ne pas dire conservatrice !

Avec Jean Luc Lagardère nous avons séduit Bernard Hanon, PDG de Renault de 1981 à 1985. Les gens de leur marketing opposaient un scepticisme à toute épreuve. Mais les ruptures sont orchestrées par des passionnés « border-line » - disent les américains ; c'est comme en architecture, le style avance avec de vrais architectes, pas des bâtisseurs. L'Espace ne mesurait que 4, 25 m (plus court que la R 18), avec deux motorisations (essence ou diesel), et une direction assistée pour les femmes. La première sortie en 1984 ne fut suivie que de huit autres

le premier mois, peu de pères pour cette victoire. Alors nous nous sommes obstinés et la première année 2700 exemplaires furent vendus en Europe. La famille a fait le reste : choisi par les enfants, payé par le père, conduit par la femme, 15 ans après, 800 000 exemplaires sont sur les routes d'Europe. Aujourd'hui, on s'est rendu compte, que même pour les autres constructeurs, le monospace est incontournable dans une gamme. Pour une sécurité optimum, nous avons fabriqué 5000 exemplaires en 4 x 4. En 1991, pour le 500 000ème, nous avons fait signer les 3000 employés Matra sur la P 36. Nous avons fait poser un moteur-boîte central



La Matra 530 de présérie vue par Sonia Delaunay.



Une Matra-Bonnet engagée en VHC.



Le Renault Espace 1987, ex Didier Pironi, peint aux couleurs de l'off-shore qui lui coûta la vie.

de F1 (860 CV) que nous avons essayé sur le circuit de Magny-Cours, avec Prost comme pilote, en tant que passager je m'en rappelle !

Jean Luc Lagardère se considère lui-même comme le « booster », c'est un très grand patron qui a eu le courage de rester à la barre. En 1996 avec le P 52, nous avons visé les clients haut de gamme ; avec 350 voitures par jour, nous considérons que pour valoriser le rôle du constructeur, c'est à lui de faire bouger les choses. En automobile, c'est comme en architecture, comme Le Corbusier avec sa villa Savoye à Poissy qui roulait en Voisin « Lumineuse » car elle correspondait à sa technique d'habitat très clair, avec des montants étroits développés plus tard par J.H. Labourdette et ses « Vutotal ». Cette approche de l'intérieur automobile doit prendre en compte les protections face et arrière, latérales et supérieures. Maurice Lévy, devenu président de Publicis, est satisfait d'un slogan qui dure

depuis quinze ans : « On est jamais si bien sur terre que dans l'Espace ». Nous sommes passés de la civilisation de l'automobile à celle de l'automobiliste, l'Espace aura « été la voiture de ma vie : porté par le rêve, j'espère en faire une autre qui lui fera de la concurrence ! »

Lors de son apparition au Salon de Paris 1964, Matra associant son nom à une automobile, va se positionner comme un constructeur atypique. C'est par la maîtrise des matériaux composites de leurs carrosseries -sans cesse améliorées- que Matra s'est imposé comme complémentaire aux grandes marques. Le SMC, un procédé de moulage à chaud à très haute pression en fut la parfaite démonstration. Au Salon de Genève en 1967, la 530 à moteur Ford central se voulait, comme pour l'émission radiophonique, la « voiture des copains ». Il faut dire que Sylvain Floirat dirigeait aussi dans l'ombre Europe n° 1 (Salut les Copains) et Matra. Mais si Jean Luc Lagardère avait ciblé

la jeunesse, elle se déplaçait encore à vélomoteur, sauf les copains « aisés ». Le style de la 530 inspiré à un ancien de chez Simca, Jacques Nocher, par la Corvette, n'atteint pas les 10 000 exemplaires, on lui reprochait son moteur apathique et une étanchéité médiocre. La Bagheera, présentée aux 24 Heures du Mans en juin 1973, connut un succès plus impressionnant, puisqu'elle fut produite à 49 000 exemplaires, ses trois places avant et son moteur Simca 1100 suivi par ce réseau pouvaient la faire considérer comme une Porsche à la française, mais trois décennies plus tard son soubassement est très sensible à la corrosion. En 1979 la Murena, affinée en forme de coin fut la première voiture au monde avantagée par une protection du plancher avec un traitement anti-corrosion de galvanisation à chaud, qui dure de nos jours, Matra en produisit 10 000 exemplaires. Mais c'est l'idée d'une « voiture verte » qui déclencha chez Philippe Guédon la recette du « pain perdu », chère à nos campagnes : plate-forme et motorisation de fourgonnette Simca 1100, elle devint la complice du restaurateur branché et madame la trouvait amusante et pratique, résultat 56 000 exemplaires et la voie royale pour la création d'un « monospace » dont la maquette sort en juin 1979 sous les doigts agiles d'Antoine Volanis. Les constructeurs nationaux n'y croient guère à ce projet encore atypique, Peugeot, surpris dans le tango, Citroën dérouté à l'écart de ses créations maison, boude

carrément. Bernard Hanon, pour Renault, plonge pour ce projet P 23 que Philippe Guédon extrait de ses cartons en décembre 1982 au centre de style Renault à Rueil Malmaison ; il affronte seul les hommes au losange mais comprend qu'il intervient dans le sens de l'histoire.

Pourtant l'accueil de l'Espace est incertain, un week-end, Philippe Guédon propose à son épouse de le conduire, elle refuse de prendre le volant de cette camionnette vitrée, sans capot et puis au retour elle se surprend à s'en enthousiasmer. Malgré une entrée en scène incertaine (les ventes ne décollaient pas), l'Espace représente en 1984, 40% du marché Renault, en l'an 2 000 Romorantin en sortait 350 par jour, mais il avait fallu deux ans pour atteindre l'équilibre financier. Philippe Guédon démontre en 2003 que cette courbe « clivante » se serait répétée d'une façon identique sur l'Avantime, perspective novatrice stoppée cette année. Matra pensait que le monospace familial passait au stade intermédiaire berline/coupé surélevé, cette rupture vers une automobile confortable avait besoin, comme pour l'Espace, de temps pour cette courbe clivante, « on est en train de redécouvrir cette troisième dimension » et l'on verra sans doute des interprétations de l'esprit de l'Avantime qui s'est arrêté à 5000 exemplaires. On fabrique aujourd'hui près de 18 millions d'automobiles chaque année en Europe, alors que le potentiel d'acheteurs ne dépasse pas les 12 millions. Philippe Guédon qui s'entretenait avec Jean Luc Lagardère la veille de son opération, avait, comme souvent, recueilli l'expression favorite du patron : rebondir !

Si Matra a stoppé son activité de production automobile, il conserve son centre d'études et d'essais de Mortefontaine, gageons que de nombreux P (projets) bourgeonnent sur l'impressionnant arbre généalogique qui a prouvé...qu'on a toujours des idées dans le vieux royaume de France !

*Ludo C. Pivron qui inaugure cette nouvelle rubrique est un amateur de la première heure. En effet depuis 1950 il a possédé plus de 140 voitures dignes d'intérêt (de la Mini à la Ferrari 275 GTB). En 1969 il crée la section française du Rolls-Royce Enthusiast's Club et a suivi le mouvement de la voiture ancienne depuis l'Age d'or Promenant ses boîtiers sur tous les continents (Angleterre, USA, Inde, Amazonie) et recueillant quantité de documents inédits sur l'histoire de l'automobile et des hommes qui l'ont conçue. Ludo associe sa passion aux portraits de célébrités et dispose aujourd'hui d'une connaissance que bien des collectionneurs lui envieraient.



Le Matra M 72 exposé au Mondial 2000.

Textes et photos : Ludo C. Pivron*