

Cérémonie d'ouverture

Discours d'Henri-Jacques Citroën

Si j'étais un chanteur, je dirais:

Bonjour, La Ferté Vidame!

Je suis tenté de dire: Bonjour, Woodstock! Le Woodstock de Citroën!

Bonjour, les fans, les admirateurs, les collectionneurs de Citroën! Bonjour à vous tous qui maintenez la flamme allumée un jour par André Citroën, qui ne s'éteint pas, qui ne s'éteindra pas! La Ferté-Vidame... La fierté Citroën!

Depuis longtemps, dans le monde, des hommages ont été rendus à André Citroën. Le quai André Citroën où se trouvait l'usine de Javel. La station de métro Javel-André Citroën récemment redécorée à l'occasion du Centenaire. Ici et là, des boulevards et des écoles portent son nom. Une chaire de recherche André Citroën à l'Ecole Polytechnique.

Aux Etats-Unis, suprême hommage des américains, un espace lui est dédié à tout jamais à l'Automotive Hall of Fame, le Salon des Célébrités Automobiles: en octobre 1998, il a été le 1er français admis dans ce temple et j'ai eu le privilège de recevoir le trophée en son nom.

Mais le plus bel hommage est celui que vous lui rendez tous, ici réunis, pour célébrer les 100 ans d'une société qui a marqué notre époque. C'est le plus vaste rassemblement de passionnés d'une marque, jamais vu dans le monde, c'est le plus grand musée automobile à ciel ouvert de l'Histoire, certes éphémère mais bien réel. En attendant qu'un vrai musée soit, un jour, créé...

C'est aussi la plus grande joaillerie en plein air du monde ! En effet, vos véhicules sont de vrais bijoux, grâce à vous qui les collectionnez avec amour et savoir-faire. Les voir ici rassemblés montrent combien la marque a été créative et combien vous avez été inventifs et méticuleux pour les maintenir comme neufs!

Quelle autre marque a créé autant de voitures mythiques? Ici sont-elles: la Type A, l'autochenille, la Rosalie, la Traction Avant, conçues par André Citroën avec tous les inventeurs et ingénieurs qu'il a su repérer et mettre en valeur. Et aussi, celles qui ont été créées après lui: la 2CV, la DS, la Méhari, la SM, la CX, la C6 et toutes les autres...

Lors du vote de la voiture du 20e siècle par les internautes du monde, en l'an 2000, ce fut la seule marque à s'être distinguée par la présence de 3 modèles parmi les 20 voitures les plus votées : la Traction Avant, la 2CV et la DS ...

En juin 1919, commence cette belle aventure automobile. Mais tout a démarré avant, 18 ans plus tôt, avec la fabrication des engrenages à chevrons, qui ont inspiré la forme du logo de Citroën.

La 1ère Guerre Mondiale commence et Bernard Citroën, son cher frère, meurt dans les tranchées. Un drame pour André, qui, combattant sur le front, se sent exaspéré par le déséquilibre : les allemands envoient beaucoup plus d'obus sur les lignes françaises que le contraire. Sans hésiter, il demande une permission à son supérieur pour aller proposer au gouvernement la construction immédiate d'une usine pour produire autant d'obus que l'ennemi. En 4 mois, sur des terrains inoccupés de Javel, cette usine est construite. Une réactivité à toute épreuve.

Quand la guerre se termine, inspiré par les nouvelles méthodes industrielles qui se développent aux Etats-Unis, André Citroën transforme son usine d'obus : il va produire des automobiles à la chaîne afin de réduire les coûts et pouvoir les vendre à un prix accessible: il veut que la voiture devienne le moyen de locomotion par excellence. Le 4 juin 1919, sort la fameuse Type A.

Nouveau venu sur un marché où d'autres fabricants, comme Ford, Renault ou Peugeot, existent depuis longtemps, il devient en 6 ans le 1er fabricant français et en 10 ans le 1er fabricant européen!

100 ans plus tard, les voitures Citroën sont partout. Il m'est impossible d'oublier mon nom quand je marche dans la rue. A la télévision, à la radio, mon nom résonne lors des interruptions publicitaires ! J'ai l'impression qu'on m'appelle tout le temps.

Peu d'industries dans le monde ont 100 ans. Cette pérennité a été rendue possible par les équipes formidables de travailleurs, ingénieurs, cadres et dirigeants qui se sont succédées.

L'impulsion donnée par André Citroën les a rendus « citroënnistes » dans l'âme et dans le comportement. Comme s'ils faisaient partie d'un clan qui partage une vision, une motivation, un savoir-faire, une complicité...

Quelle ferveur chez ceux qui, un jour, sont entrés dans l'univers de Citroën ! Vous, les collectionneurs, les passionnés, m'avez toujours impressionné par votre attachement à la marque et votre admiration envers son fondateur. Un engouement qui laisse parfois la place à de la vénération.

Que dire des photos d'André Citroën, surnommé affectueusement "Le Patron", que certains ont collées dans leurs voitures ou des pancartes "Merci, André!" que j'ai pu observer lors de vos rassemblements?!

André Citroën est une icône, comme le sont, dans d'autres domaines, Gandhi, Mandela ou Jim Morrison ! Comment l'est-il devenu ? Un ami, psychanalyste américain, explique: alors que la Guerre se termine, André Citroën démarre son activité avec enthousiasme, optimisme et détermination. Il transmet une énergie et un espoir que les gens, attristés et déprimés par les effets de la guerre, perçoivent. Son charisme aidant, il montrait que tout était possible et cela a marqué les esprits. Mes publications sur Internet ont généré de nombreux messages sur mon grand-père. Certains mots reviennent: une inspiration; un esprit; patrimoine national; un génie; un maître de la résilience.

Selon le journaliste Philippe Doucet, André Citroën est guidé par les 3 vertus théologiques définies par Saint-Paul: la foi, l'espérance, la charité. La foi dans l'humanité. L'espérance d'un monde meilleur pour tous. La charité, autrement dit l'amour de l'autre, la bienveillance envers l'autre, qui fait qu'il imagine la voiture comme un instrument qui facilitera la vie de ses concitoyens, qui les rapprochera.

Un homme qui n'était nullement attiré par l'appât du gain. Il ne possédait rien en dehors de ses usines. Son appartement de Paris, rue Octave Feuillet, était loué, comme la maison à Deauville! Seuls comptaient sa famille, le succès de ses entreprises et d'être toujours à l'avant-garde.

En 1924, quand il lance la Croisière Noire, la traversée de l'Afrique avec ses nouvelles autochenilles tout-terrain, il voulait ouvrir des voies de communication là

où, au mieux, des pistes existaient, afin de mieux connaître le continent, rapprocher les populations et favoriser le commerce entre elles.

En 1931, en lançant la Croisière Jaune, l'extraordinaire traversée, en autochenilles, de l'Asie, du Liban jusqu'en Chine, mon grand-père voulait que ce soit "le test ultime pour les hommes et pour les machines": il voulait que l'automobile démolisse toute barrière géographique, culturelle et politique.

Ce furent des opérations de relations publiques exceptionnelles puisque les expéditionnaires rapportaient, tous les soirs, par radio, les événements de la journée. Le public pouvait ainsi suivre l'évolution de l'expédition. Une révolution dans la communication alors que nous étions dans les années 20 et 30!

André Citroën a tout inventé dans le domaine de la publicité et du marketing. Son nom sur la Tour Eiffel pendant 10 ans, l'illumination des monuments, offerte à la Ville de Paris. Les panneaux de signalisation sur les routes de notre pays. Les jouets Citroën pour les enfants. Etc. Il avait un sens inné des relations publiques. Promouvoir la marque à temps complet ...

Un jour, un dirigeant de PSA m'a montré le manuel du concessionnaire de 1932, en me disant: "Regarde, ce manuel peut s'appliquer à la lettre aujourd'hui!"

Toujours à l'avant-garde même dans le domaine sociétal. André Citroën voulait que les femmes conduisent, elles qui, à l'époque, n'avait pas les mêmes droits que les hommes: "La femme moderne ne circule qu'en Citroën" fut un slogan qui avait outré les conservateurs.

Toute cette belle histoire se termine, hélas, en drame. En 1932, André Citroën perd son meilleur ami, son bras droit, celui qui modérait ses ardeurs et lui rappelait les réalités : Georges-Marie Haardt, meurt de maladie à la fin de la Croisière Jaune qu'il dirigeait personnellement.

La même année, André Citroën visite l'usine complètement rénovée de Louis Renault, son grand rival. En sortant, il décide de moderniser son usine de Javel pour disposer d'installations encore plus performantes que celles de son concurrent. Un investissement majeur en pleine crise économique mondiale, que Georges-Marie Haardt l'aurait sûrement dissuadé de réaliser. Les problèmes financiers surgissent. Pour les affronter, il faut vite commercialiser la Traction Avant qui vient d'être conçue. Elle sort trop vite sans avoir pu être testée convenablement.

Mon grand-père, malade, perd le contrôle de sa société et meurt en juillet 1935. Jacques Séguéla, dans son dernier livre "Papa, Maman, Citroën", commente cette fin tragique: "André Citroën, le funambule sans balancier, aura quitté la scène comme il a vécu : trop vite".

Ainsi naissent les légendes...

L'année suivante, 1936, la révolutionnaire Traction Avant, devient un grand succès. L'entreprise renoue avec les bénéfices et repart de l'avant.

André Citroën a apporté de la gaieté. Il adorait les chansonniers qui le brocardaient si souvent. Un jour, il décida de réunir les 12 chansonniers les plus connus et leur

~~proposa, en vers le concours suivant~~
*Vous me direz, dans un quatrain, si vous le pouvez,
Au meilleur d'entre vous j'offre une Cinq Chevaux*

Puis chaque chansonnier donna lecture de son quatrain. Celui qui gagna la voiture fut Léo Lelièvre avec ce joli poème:

*Moi, grâce à Citroën, je gratte tout le monde,
Rien ne sert de courir, il faut un moteur à point.*

Ce concours montre le sens de l'humour et la générosité d'André Citroën. Au 20^e siècle, essayez de trouver un industriel plus sympathique que lui!

Louis Renault avait dit: "Citroën nous fait du bien, il nous empêche de nous endormir". Cette phrase est toujours d'actualité.

J'ai en tête le fameux slogan: "Vous n'imaginez pas tout ce que Citroën peut faire pour vous". Aujourd'hui, Citroën peut faire que nous vivions, ensemble, un grand moment, une fête inoubliable, une grand-messe historique. Et merci aux organisateurs, Alain Thuret, Xavier Crespin, Arnaud Belloni et leurs équipes de l'avoir si bien organisée.

Mais avant de laisser libre cours à notre communion, je voudrais partager avec messages éloquents, émouvants, récemment reçus.

Le premier, celui de Franck Don, le délégué syndical central CFTC chez PSA: "Quand j'ai été embauché en 1986 à Citroën Aulnay, on sentait encore l'empreinte de la famille avec le souci toujours existant du bien-être de ses salariés : je suis aujourd'hui PSA Groupe (...) et je n'oublierai jamais, pour autant, la maison Citroën qui m'a inculqué la fierté de travailler pour cette entreprise".

2^e message, celui d'un ami latinoaméricain, un message définitif: "Citroën, c'est la France!"

Citroën, **c'est** la France...