

CHARGE UTILE *Magazine*



**LES TAXI PEUGEOT
401 ET 402**

N°164

MENSUEL
AOÛT 2006
France métro. : 6,50 €

TRAVAUX PUBLICS

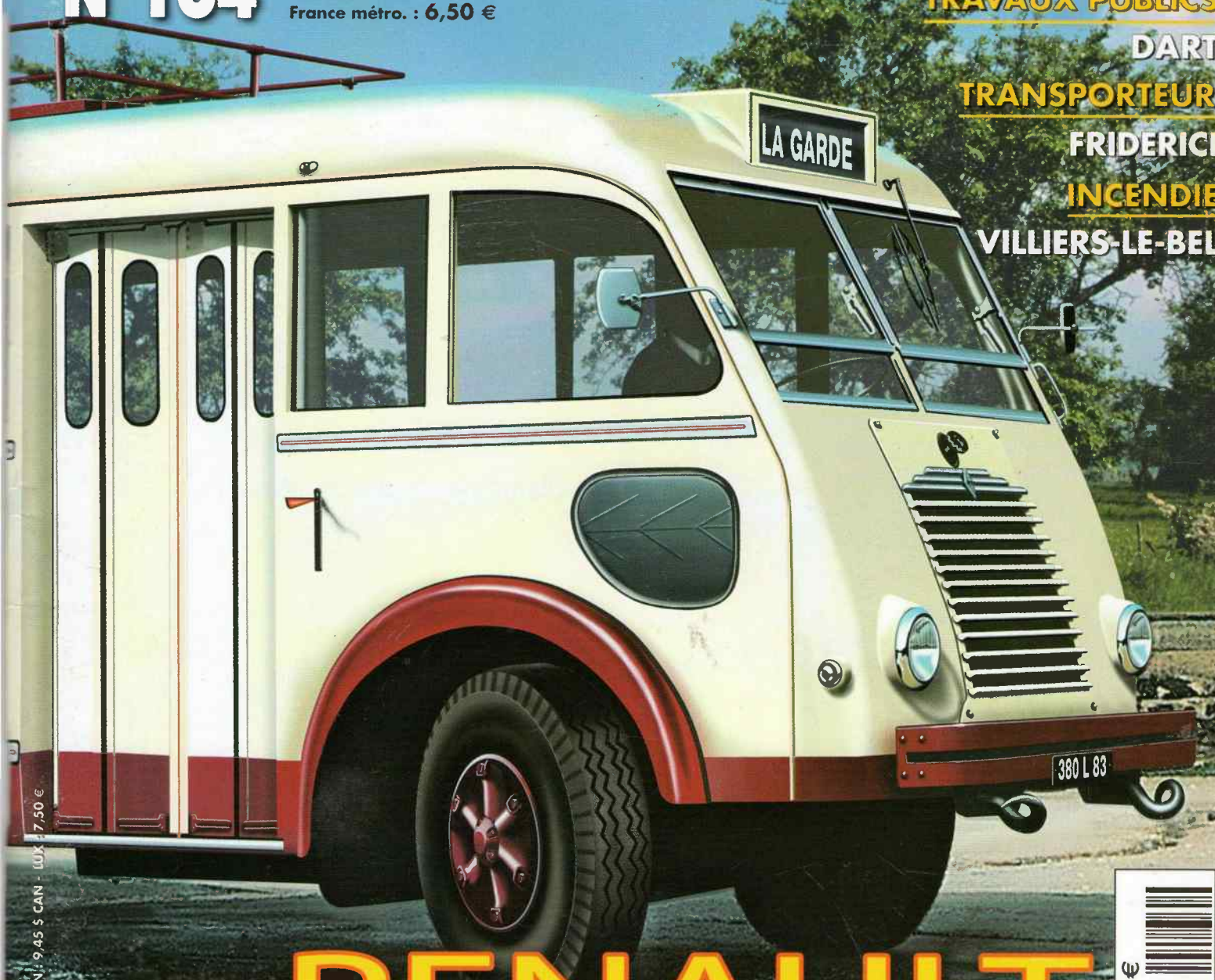
DART

TRANSPORTEUR

FRIDERICI

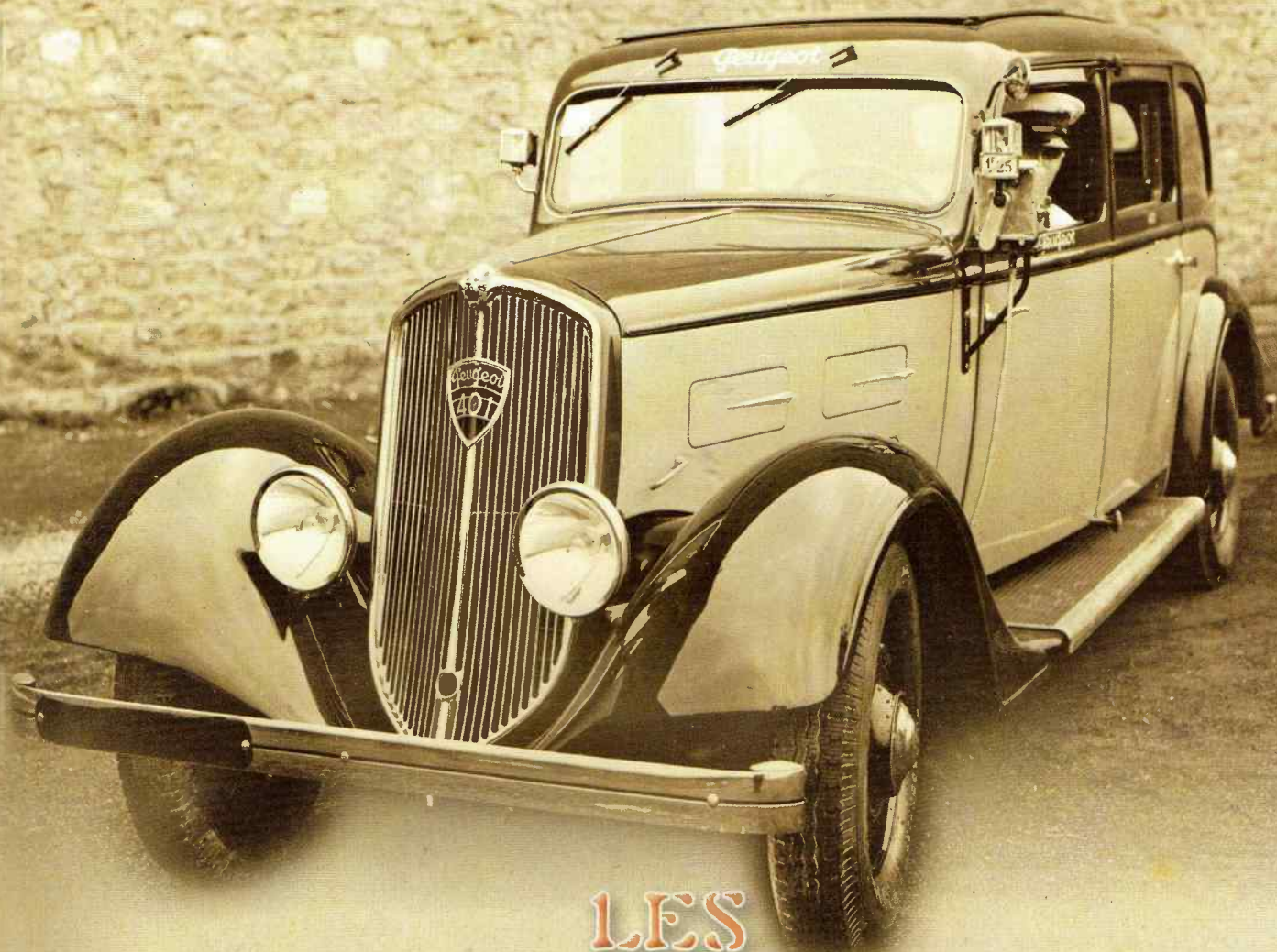
INCENDIE

VILLIERS-LE-BEL



LES RENAULT 215 D et R 4150





LES TAXIS PEUGEOT 401 ET 402

LES TAXIS AERODYNAMIQUES DE SOCHAUX

Durant les années vingt et le début des années trente, une lutte sévère oppose Renault et Citroën pour la conquête du marché des taxis.

Par Claude ROUXEL

La maison Peugeot ne s'en mêle pas mais, en 1934, changement de programme, elle fait son entrée sur ce marché. Le coup a été bien calculé.

En haut.

Avec cette 401 DLT qui se distingue par sa ligne, aérodynamique mais sans excès, Peugeot fait une entrée remarquée sur le marché des taxis en 1934. La firme franc-comtoise a parfaitement assimilé ce que devait être un taxi : à la fois robuste, élégant et confortable, d'un accès aisé pour les clients, d'un entretien facile et peu onéreux et d'un prix de revient kilométrique très mesuré. Le succès va être au rendez-vous.

(Cliché Musée Peugeot)

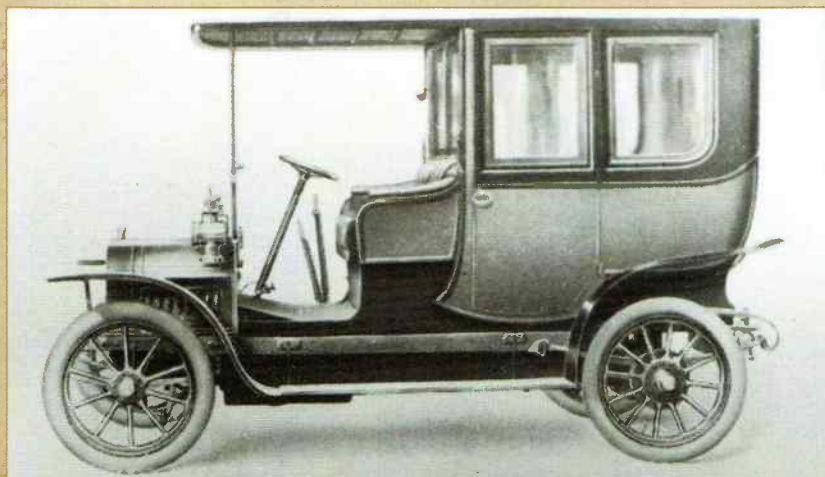
Au début du 20^e siècle, on a vu épisodiquement des taxis Peugeot, se voulant concurrents du Renault AG/AG 1. Quelques unités en 1908, sur base du type 108, animé par un bicylindre de 1 527 cm³. Puis, l'année suivante, lui succède le type 118, un modèle très similaire mais plus spécifiquement taxi, les différences consistant en un régime moteur réduit (1 250 tr/mn au lieu de 1 600), des dimensions de châssis plus compactes, une vitesse maximum limitée à 44 km/h au lieu de 60, toutes dispositions correspondant à un usage urbain. Il sortira à 150 exemplaires... contre plus de 10 000 pour le Renault.

De timides tentatives

Au cours des années vingt, on note quelques projets relevant plus de l'anecdote que d'une intention sérieuse, notamment un petit taxi à deux places en tandem (!) sur la base de la Quadrilette type 161, un taxi électrique Krieger sur châssis Peugeot présenté à un concours en 1926 puis, plus vraisemblable, un taxi-landaulet 10 CV, tout à fait dans le style des Citroën B 14 ou C 4. Ce dernier est-il dû à Lucien Rosengart, l'homme qui est à l'origine des taxis Citroën, et auquel MM. Peugeot

Ci-contre.

Dans la première décennie du 20^e siècle, tous les constructeurs, grands ou petits, veulent avoir un fiacre automobile à leur catalogue, l'éclatant succès de Renault dans cette discipline les titillant sérieusement. Peugeot n'échappe pas à la règle. Ce bicylindre type 118 de 1909 est censé donner la réplique à celui de Billancourt, mais sa production sera... 70 fois moins importante !

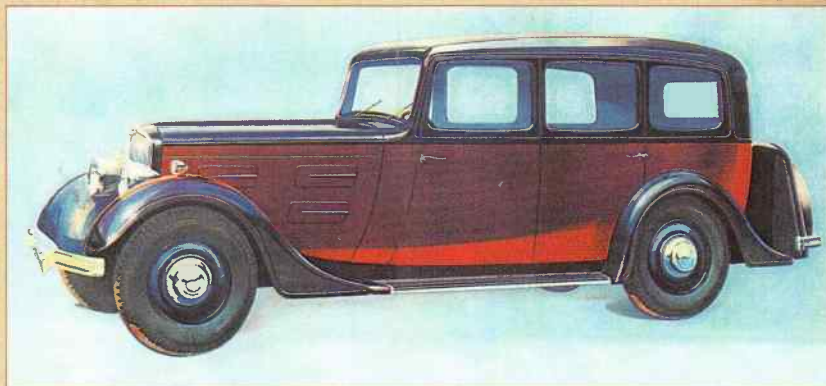


Ci-contre.

Dans la seconde moitié des années vingt, alors que la bataille fait rage entre les taxis Citroën et Renault, Peugeot avance timidement un pion, sous la forme de ce landaulet 10 CV offrant quatre places dans un intérieur soigné : garniture drap et simili-cuir, lumière électrique, stores aux baies et à la vitre arrière. La largeur intérieure ne dépasse pas 1,12 m. Elève recalé !

Au-dessous.

Début 1934, Peugeot tente enfin sérieusement d'intéresser la clientèle des taxis en extrapolant de cette limousine familiale 301 LR, dont on supprime la malle arrière, un taxi tout à fait viable. Il s'agit d'une 8 CV, développant 34 chevaux réels pour une cylindrée de 1 465 cm³. Avec un poids de 1 180 kg, la consommation est de l'ordre de 10 à 11 litres en ville.



frères ont fait appel à l'époque pour les sortir d'une redoutable crise financière ? Impossible de le savoir, mais M. Rosengart ne tardera pas à être remercié de chez Peugeot, avec pertes et fracas. Le taxi 10 CV ne fera pas long feu à Sochaux lui non plus.

Il semble que la marque franc-comtoise ne se soit jamais impliquée avec une réelle conviction dans ce marché. Souffre-t-elle de son caractère provincial vis-à-vis des grandes compagnies parisiennes ?

Peugeot enfin

Mais les choses vont bientôt changer. Peugeot se sort de ses difficultés financières par ses propres moyens et opère un redressement exemplaire, qui se concrétisera avec sa série O1 tout au long des années trente. Début 1934, on assiste à la première tentative sérieuse de Peugeot sur le marché des taxis avec la **301 LR**, limousine solide et économique, suffisamment vaste, et qui a tout pour faire un bon taxi. On pourrait dire qu'elle constitue un peu un ballon d'essai, envoyé pour tâter le terrain, à un moment où, du côté du Quai de Javel, tout ne va pas pour le mieux ; peut-être à Sochaux se prépare-t-on à tirer les marrons du feu.

A la fin de l'année, fort de l'expérience acquise avec cette 301, Peugeot entame la fabrication d'un taxi **401 DLT**, dont il sera produit 1 803 exemplaires jusqu'en août 1935. Ces voitures ont une carrosserie répondant à la mode aérodynamique avec leur fameuse « queue de castor ». L'intérêt soudain de Peugeot pour les taxis ne résulte pas d'un caprice, il vient au bon moment : la catastrophe attendue s'est produite chez Citroën. Ces 401 arrivent à point nommé, il va y avoir une place à prendre. Les gens de Sochaux savent toujours ce qu'ils font.

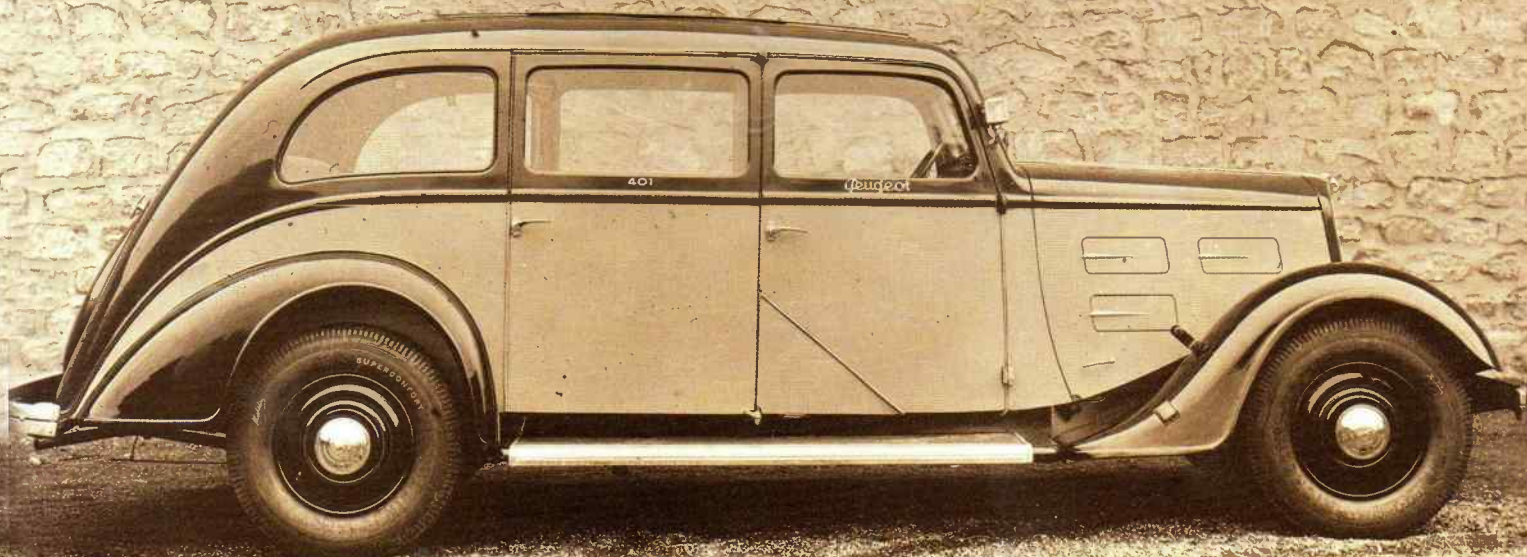
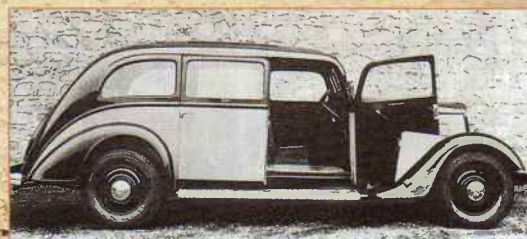
Ci-dessous.

Le taxi 301 a testé le marché. Quelques mois après lui, Peugeot présente son modèle définitif, le **401 DLT**. Moins haut que le 301 (1,62 m contre 1,67 m), mais de même longueur (4,67 m) et de même largeur (1,60 m), il paraît un peu étriqué, mais il est en fait très logeable. Il bénéficie, comme les Renault et les Citroën, de l'astucieux système de bas de porte avant droite repliable permettant de rabattre celle-ci vers l'avant pour le transport de colis volumineux.

(C) Musée Peugeot

Le taxi 401, moderne et attractif

L'installation de Peugeot sur le marché se fait avec des arguments très affûtés. En témoigne le catalogue dont nous allons détailler maintenant les grandes lignes et qui montre qu'à Sochaux on ne fait jamais les choses à moitié. Il faut concilier les desiderata du client-passager, de l'exploitant et du chauffeur, ce qui revient un peu à chercher à résoudre la quadrature du cercle. Le taxi 401 va y parvenir.





Ci-contre.

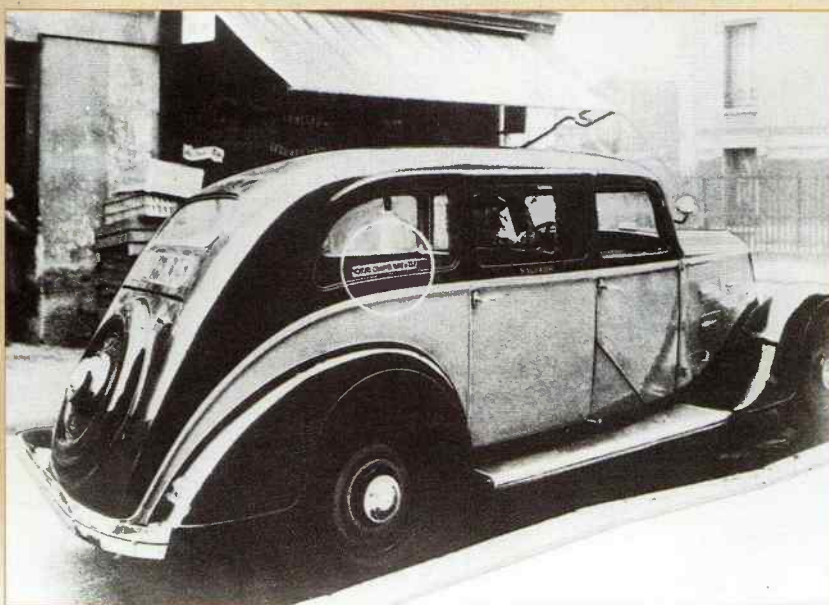
Le compteur horo-kilométrique est placé à gauche en raison du système d'ouverture de la porte avant droite. Le moteur de 1 720 cm³ de la 401 donne 44 chevaux réels et, avec un poids de 1 290 kg, la consommation est à peine supérieure à celle de la 301. Le rayon de braquage augmente malheureusement de 30 cm par rapport à celle-ci et passe à 5,90 m.

(Cliché Musée Peugeot)

Au-dessous.

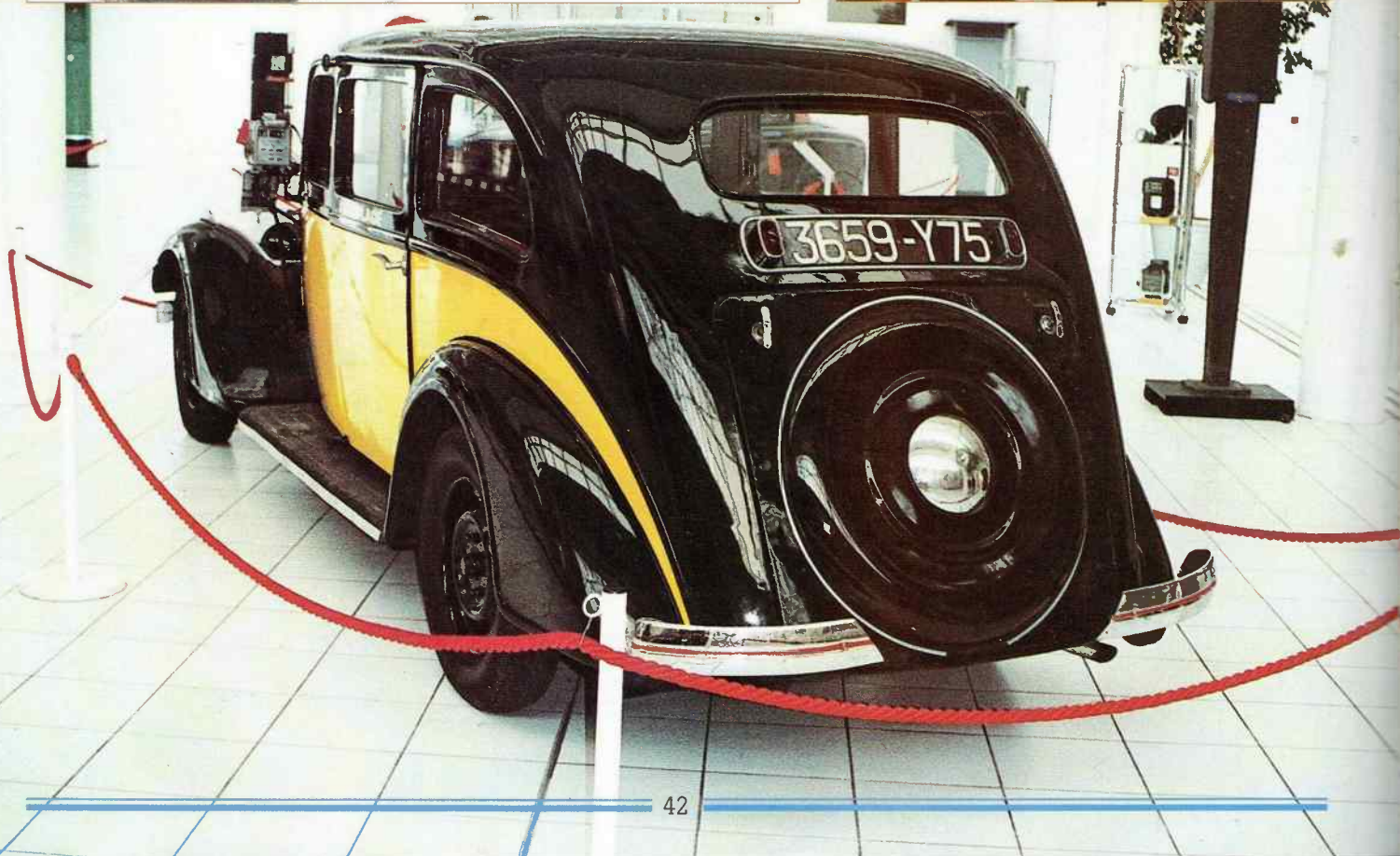
Le petit bandeau sur la troisième vitre indique que le taxi est non seulement chauffé, mais muni de la TSF. Luxe rare pour une voiture particulière, inédit pour un taxi, qu'il importe de faire connaître au client. Les services réglementant la circulation des taxis à Paris ont autorisé cette extravagance sous réserve que les riverains et les autres usagers ne soient pas importunés.

(Cliché Peugeot)



Ci-dessous.

Cette porte ouverte montre la facilité d'accès au compartiment arrière, malgré la ligne dite « aérodynamique » de la 401 « queue de castor ». Contre la cloison de séparation chauffeur, on distingue le logement des strapontins.





Ci-dessus.
 Chez Peugeot, les choses bougent tous les ans et le Salon de 1935 apporte un tout nouveau modèle, d'une ligne plutôt révolutionnaire inspirée de la Chrysler Airflow mais considérablement améliorée : la 402. Une version taxi, le 402 LT, remplace le 401 DLT. Il est fabriqué en série sur les chaînes de Sochaux.
 (Cliché Peugeot)

ont fait l'objet d'une recherche particulière, les roues avant indépendantes apportent « un agrément considérable » dans les rues mal pavées car « elles suppriment toute secousse ». Grâce à « la suspension self-amortie du moteur sur le châssis (qui dégage) la transmission de toute vibration, (...) au calfeutrage anti-sonore de la carrosserie et au silencieux d'admission », aucun bruit n'est perceptible à l'intérieur. Toutes les glaces sont du type Securit. Pour l'été, un toit ouvrant est prévu, ainsi que des stores pour les glaces latérales et pour la lunette arrière. Pour l'hiver, une large chaufferette servant de repose-pieds est installée. D'autres petits détails viennent ajouter au plaisir du client : éclairage intérieur, cendriers, miroirs, poignées montoires, etc. Ajoutons qu'un gadget pas si stupide que cela va faire sensation : certains taxis 401 seront équipés... de la TSF Renault, pourtant peu enclin à sacrifier aux babioles imposées par la mode, sera plus ou moins contraint de suivre le mouvement via les compagnies qu'il équipe.

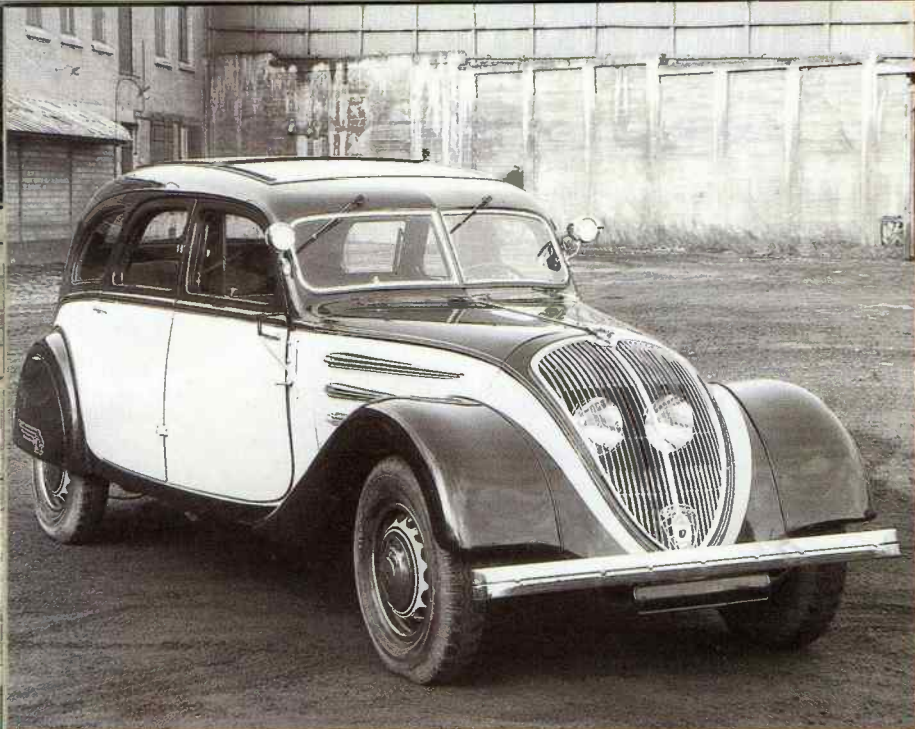
Pour le passager...

Tout a été prévu pour assurer à l'usager du compartiment arrière un confort supérieur à celui proposé par la concurrence. La place ne lui est pas mesurée et les strapontins repliables sont suffisamment éloignés de la banquette arrière pour que cinq personnes soient à l'aise. Les passagers ne sont pas encombrés de leurs bagages, qui trouvent place à l'abri dans un compartiment spécial à côté du conducteur. Le silence et la suspension

En haut, à gauche.
 Ce taxi 401 dans les embarras de la circulation parisienne laisse apparaître son toit ouvrant, spécificité des taxis de l'époque destinée à consoler les nostalgiques du landaulet découvrable.

Ci-contre.
 Au moment où, avec la déconfiture de Citroën, Renault aurait pu penser avoir les coudées franches et retrouver le quasi-monopole connu avant 1914 avec son taxi AG/AG 1, Peugeot vient se rappeler à son bon souvenir, le narguant jusque devant son magasin d'exposition des Champs-Élysées, avec un rude concurrent, le taxi 402...
 (Cliché SHGR)





Pour l'exploitant...

Pour l'exploitant, qu'il soit loueur ou artisan-propriétaire, l'économie est primordiale ; or, les consommations comme les frais d'entretien font que le prix de revient kilométrique du taxi 401 est « inférieur à celui de toute autre voiture similaire », comme l'annonce le catalogue.

Les 300 000 Peugeot 201, 301, 401 et 601 livrées à la clientèle témoignent de la robustesse de ces modèles : une étude des livres-comptables de la maison Peugeot montre que « la dépense moyenne de pièces détachées par an et par voiture est des plus réduites », ce qui prouve « l'excellence de la construction Peugeot, (...) la qualité des matières premières, la perfection de l'usinage et la rigueur du contrôle ». Nous sommes évidemment en train de lire un document publicitaire, mais force est de reconnaître que ce sont bien là les caractéristiques des Peugeot qui font leur succès depuis des décennies. La carrosserie a la même longévité que les éléments mécaniques « grâce à la solidité de son armature et à la rigidité du châssis bloc-tube indéformable ». En outre, « la facilité et la rapidité d'entretien d'une Peugeot sont

Ci-dessus.

Vu ici dans les usines Peugeot, le taxi 402 ne bénéficie plus de la porte avant droite repliable, ligne « fuseau Sochaux » oblige. Le compteur horo-kilométrique prendra donc place à droite. Le véhicule conserve cependant le toit ouvrant. Le moteur est un 1 991 cm³ culbuté avec des chemises en fonte nitrurée pour cette version taxi et offre une puissance de 55 chevaux. Avec un poids de 1 333 kg, la consommation peut atteindre 13 l aux cent kilomètres.

(Cliché Peugeot)

Ci-contre.

Le taxi 402 est plus volumineux que le 401 (5 m de long, 1,64 m de large) mais plus bas (1,60 m). Miracle, malgré cet encombrement, le rayon de braquage reste identique à celui de la 401.

(Cliché Musée Peugeot)

Ci-dessous.

Toutes portes ouvertes, le taxi 402 ne peut cacher que, par rapport à son prédécesseur 401, il perd en accessibilité aux places arrière du fait du rétrécissement de la partie supérieure de la porte. Rarçon de la gloire de la ligne « fuseau Sochaux » ! Mais si l'on compare avec la plupart de nos taxis du 21^e siècle, on conviendra que nos pères avaient bien peu de raisons de se plaindre.

(Cliché Peugeot)

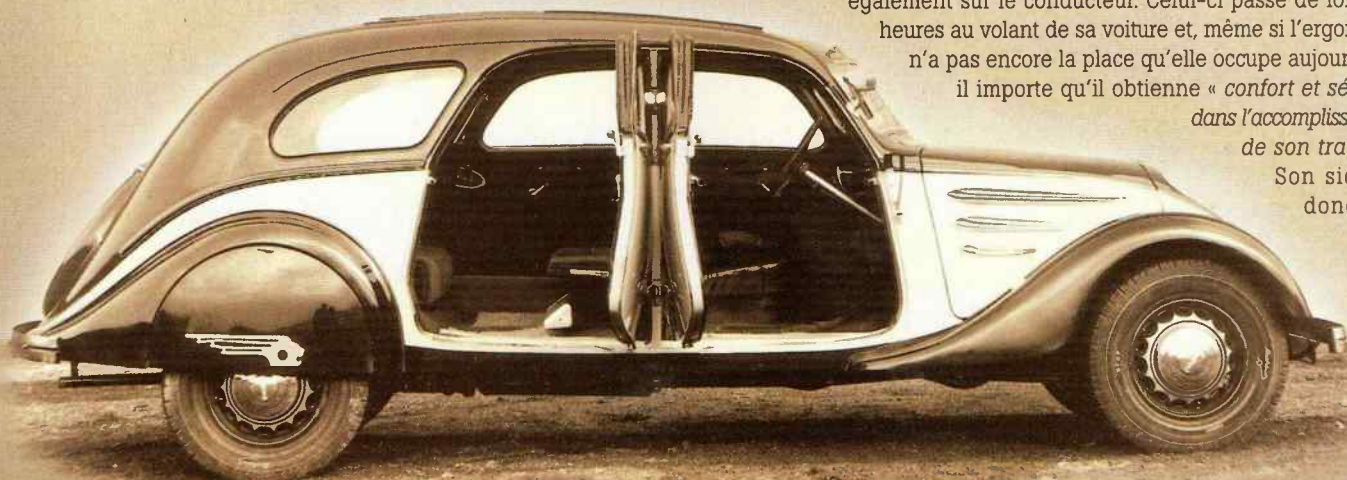


proverbiales ». Petit détail qui a son importance pour un taxi, les chauffeurs de l'époque n'ayant pas la réputation de conduire leurs voitures avec une grande délicatesse : « les pare-chocs (...) très robustes suppriment pratiquement les petites remises en état des ailes ».

De toutes les façons, Peugeot a créé un département spécial pour les taxis au sein de son atelier central de réparations afin que tout soit mis en œuvre pour que l'immobilisation d'un véhicule accidenté soit limitée au minimum.

Pour le conducteur

Très opportuniste, Peugeot sait que la tendance est de plus en plus à l'artisan-taxi propriétaire de son véhicule. Son argumentation est donc ciblée également sur le conducteur. Celui-ci passe de longues heures au volant de sa voiture et, même si l'ergonomie n'a pas encore la place qu'elle occupe aujourd'hui, il importe qu'il obtienne « confort et sécurité dans l'accomplissement de son travail ». Son siège a donc été



spécialement conçu en fonction de l'usage qu'il en fait : « dossier incliné, éloigné du volant, permettant au corps de prendre une position naturelle ; coussin large et très souple... ». Il ne faut pas qu'il se fatigue les yeux, aussi le pare-brise est-il « grand » (on est autorisé à ne pas partager cette appréciation !) et relevable, « permettant la visibilité directe par brouillard ». On obtiendra une « aération sans remous » par sa base et « intense » en l'ouvrant complètement ; de plus, on pourra rouler la porte avant droite ouverte, « le coin inférieur se repliant ». Cette disposition (plutôt surprenante) est surtout adoptée en vue du transport de colis débordant de la cabine, mais il faut tirer argument de tout. La boîte de vitesses, dont la deuxième est silencieuse et synchronisée, est très douce et, caractéristique particulièrement nécessaire pour un taxi, « le court rayon de braquage permet le demi-tour rapide dans les artères de largeur moyenne, ainsi que le « déboitage » aisé d'une file de voitures ». Le tableau de bord, éclairé, est complet et toutes les commandes, bien groupées, sont « à portée immédiate de la main », tandis qu'un vaste (?) coffre arrière permet au chauffeur d'y disposer ses affaires personnelles.

« L'adésation des pneus » et les freins duo-servo Piganeau, « puissants et progressifs », apportent une grande sécurité. Enfin, la consommation est très faible et le taux de compression élevé du moteur permet l'emploi du « carburant poids lourds » (moins cher).

En conclusion, la 401 plaît à son conducteur car « elle ne chôme pas : un taxi Peugeot est toujours en charge ».

De la 401 à la 402

Malgré les réelles qualités du véhicule, la fabrication du taxi 401 n'est pas poursuivie pour l'année automobile débutant au Salon de 1935, pour une excellente raison : Peugeot le remplace par un modèle encore plus attrayant esthétiquement. Une version taxi de la très moderne 402 est en effet offerte, la **402 LT**, qui sortira à 2 083 exemplaires au cours de l'année automobile 1936. Ajoutés aux quelques 1 800 taxis 401, qui continueront à être utilisés simultanément par les loueurs et par les artisans, cela fait donc au moins 4 000 taxis Peugeot dans les rues, si l'on tient compte



Ci-dessus.
Extrait du catalogue général Peugeot, cette image d'un taxi 402 évoque les couleurs jaunes et bleues sous lesquelles beaucoup de ces modèles arpenteront les avenues et les rues de Paris pendant des années.

des modèles

301 encore en circulation,

et ce à une époque où le nombre total de taxis à Paris est redescendu à 18 000 en 1935 pour baisser encore jusqu'à 13 000 en 1937. La marque de Sochaux a donc très bien réussi son affaire et a pris la place de Citroën, dont la Traction avant ne plaît pas pour l'usage taxi.

Il a été dit à ce propos que Peugeot avait racheté la compagnie des Taxis Citroën. Dans les archives Peugeot, aucun document faisant état d'une telle acquisition n'a été trouvé. En revanche, nous tenons d'une autre source que le propriétaire de la Slota, compagnie qui fait son apparition dans ces dernières années trente et qui n'utilisera que du matériel Peugeot, aurait eu des liens avec Peugeot, ou au moins avec l'un de ses administrateurs. De là vient peut-être le bruit qui a couru. Il n'y a jamais de fumée sans feu.

Progrès ou régression ?

La 402 possède les qualités de sa sœur aînée, plus quelques autres quant à sa mécanique et sa ligne générale, mais on peut déceler quelques inconvénients dus à son « aérodynamisme », beaucoup plus marqué que dans le cas de la 401. Le constructeur la vante ainsi : « toit ouvrant, large emplacement pour bagages à côté du conducteur, chauffage intérieur, très grande visibilité, tenue de route, suspension, freinage

Ci-dessous.
Malgré sa qualité plus que relative, nous avons retenu ce cliché qui témoigne de la densité des taxis 402 dans les rues de la Capitale à la veille de la guerre. Sur la droite, deux taxis 401 viennent en renfort.



Ci-contre.
En raison des services rendus durant de longues années, ce taxi 402 Peugeot a sa place au Panthéon des taxis, tout comme le Renault, dernier de la file de ses congénères qu'il est ici en train de croiser.

incomparables ». S'il est certain que la 402 a une excellente tenue de route et que l'efficacité de ses freins semble prouvée par le fait qu'ils seront montés sur les très performantes 402 Darl'mat, il faut bien admettre que sa fameuse « ligne fuseau Sochaux » n'est pas nécessairement un avantage pour un taxi. L'accessibilité est moins bonne que sur la 401 : le taxi 402 ne perd qu'un peu en hauteur par rapport au 401, mais la forme des portes, rétrécies dans leur partie supérieure, constitue un léger handicap. En revanche, il gagne en largeur, et surtout en longueur, ce qui le rend un peu plus logeable... un peu seulement car la ligne arrière effilée augmente plus la longueur hors-tout que celle de l'habitacle. Quant à la visibilité, il n'est pas certain qu'elle soit vraiment meilleure que sur la 401.

Ces légères réserves ne nuisent pas à son succès : l'essai marqué avec la 401 sera bel et bien transformé. Peugeot vend ses taxis à plusieurs compagnies et, dans les années précédant immédiatement la guerre, l'on en voit circuler beaucoup dans les rues de Paris : des 401 noir et jaune ou turquoise et noir, des 402 marron et crème ou jaune et bleu foncé, et encore des 301 vert pâle et noir. Il en est également utilisé par des artisans-taxis et en province.

De la 402 à la 402 B

L'implantation de Peugeot dans le monde du taxi va se poursuivre avec la **402 B**, présentée au Salon de 1938. Il n'y a pas dans les nomenclatures Peugeot de type taxi pour ce modèle comme cela a été le cas pour la 401 et la 402. Les événements de 1936 ont eu leur répercussion sur la profession. Les normes d'homologation pour les taxis parisiens ont été assouplies et les taxis

Ci-dessous.
Grossièrement colorisée, cette carte postale laisse apparaître, sur la place de l'Opéra à Paris, en bas à gauche, la robe bleue et jaune d'un taxi 402 qui cache une voiture sœur, et devant elles deux Renault KZ 23 entourant ce qui est vraisemblablement un Renault KZ 11, roulant avec le toit ouvert comme la troisième 402 vue à droite.





402 B sont donc des « familiales » aménagées, ce qui fait qu'ils ne constituent pas un type spécifique et que l'on ne connaît malheureusement pas les quantités fabriquées (tout comme les 402 postérieures à 1936 d'ailleurs). Celles-ci sont certainement très inférieures aux 401 et 402, les loueurs, n'ayant aucune raison de remplacer ces dernières, qui sont encore récentes et appelées à faire un long usage. Ce seront donc plutôt les artisans qui en feront l'acquisition.

Une convention collective entre les compagnies et leurs chauffeurs salariés est entrée en vigueur et une des conséquences est l'augmentation du nombre de propriétaires-artisans qui, en 1937 à Paris, représentent 56 % des autorisations, contre 18 % pour les petits loueurs et seulement 26 % pour les compagnies. En province, la proportion d'artisans est encore plus forte.

Peugeot, le taxi, le diesel

Notons, et la chose est plus qu'anecdotique, que Peugeot va tester très discrètement quelques taxis 402 B avec une motorisation diesel système Oberhaensli, un procédé suisse utilisé également par Rochet-Schneider, autre constructeur de l'est de la France.

Après la guerre, à partir de 1960, quand les 401, les 402, les Renault KZ 11 et autres survivantes de l'avant-guerre auront totalement disparu du paysage, les 403, et surtout 404, reprendront le flambeau... avec des moteurs diesel maison, ceux de la filiale Indenor. Puis ce seront les 504, 505, etc., que l'on verra partout en France et dans le monde, même jusqu'à New-York... Et cette « sacrée » série continue toujours ! Aujourd'hui, les taxis londoniens réclament paraît-il des Peugeot, beaucoup moins onéreux que leurs légendaires *cabs*. □

Remerciements : L'auteur et la rédaction de *Charge Utile* remercient de leur aide Mesdames Françoise Dubois (Aventure Peugeot), Josiane Eymann (Musée Peugeot), Marie-Aimée Piérard (ETAI), MM. Claude Gueldry, Patrick Lesueur, Philippe Moro, Dominique Masmonteil, Paul Mourgues et la SHGR.

Appel aux amateurs de taxis

En vue de prochains articles, l'auteur recherche des photos de taxis toutes marques et toutes époques. Merci de contacter la rédaction ou par mail : mc.rouxel@tiscali.fr.

Ci-dessus.

La circulation est apparemment plus fluide sur les Champs-Élysées que devant l'Opéra... à l'heure où a été pris ce cliché en tout cas. Chose rare sur la prestigieuse avenue, ce taxi 402 est bien essulé : on ne devine qu'un seul de ses congénères, un Renault, tout à fait à gauche.

Ci-contre.

Du fait de la guerre, 401 et 402 vont rouler jusque dans les années cinquante. Ce 401 a fait l'objet d'aménagements qui ne doivent évidemment rien à Peugeot (est-il nécessaire de le préciser !), mais tout à son (très) excentrique propriétaire, dont les mémoires valent leur pesant d'originalité.

Ci-dessous.

L'après-402 ne s'appellera pas 202. En effet, cette tentative de taxi sur base du châssis utilitaire 202 n'aboutira pas et il faudra attendre la 203 pour voir de nouveaux taxis Peugeot, mais entre-temps les 401 et 402 auront parcouru des millions de kilomètres sur le pavé parisien.

(Cliché Peugeot)

