

HISTOIRE

PEUGEOT

Depuis l'arrivée de la 201, en octobre 1929, Peugeot peut se féliciter d'avoir **privilegié** une numéro

201, 202, 203, 204, 205, 206, 207

Quand les "200"
relancent Peugeot

HISTOIRE

PEUGEOT

tation à base de "200". Car à chaque fois, il a tiré le gros lot et parfois même remporté le jackpot.

Sur les chaînes de montage, la 203 côtoie la 202. Passage de témoin symbolique entre deux grandes stars qui auront permis à Peugeot, à deux époques différentes, de redresser la tête.





Conduite intérieure Luxe 201, la voiture que le public attendait. Et pas seulement aux dires de Peugeot, comme en témoigne son succès.

Sous la majestueuse verrière du Grand Palais à Paris, Peugeot est fier, en octobre 1929, de présenter sa dernière née, la 201. Il faut en effet la monter et la promouvoir cette voiture, profiter au mieux de cette vitrine que constitue le Salon de

autres conducteurs, elle colle très vite aux besoins automobiles nationaux. Mais derrière le produit se cache d'autres éléments très marquants au point d'être fondateurs du Peugeot moderne. C'est d'abord l'américanisation des usines de Sochaux, ensuite

d'une firme qui a vécu des heures difficiles, si près des lignes de combat en 1914-1918. Pourtant, un jour d'octobre 1930, tout s'effondre lorsque la faillite de la banque Oustric met les Automobiles Peugeot en cessation de paiement. Trois éléments sauvent *in extremis* l'entreprise : la solidarité familiale, l'aide des revendeurs de la marque et enfin la 201 dont le succès progresse au moment où la crise économique arrive, faisant glisser la demande française vers cette 6 CV qui revient à l'usage, 35 % moins cher qu'une 10 CV. « Faire moins cher », c'est bien l'idée maîtresse de Peugeot depuis les années 1920. *Sochaux l'Américaine* n'a plus besoin de payer 1.500 heures de main-d'œuvre par voiture, mais seulement 500 pour cette 201 que les ingénieurs ne cessent d'améliorer. De 1929 à 1932, le modèle passe de



Dans une économie de pénurie d'après-guerre, la 202 reste une valeur sûre et va permettre à Peugeot de redémarrer l'outil de production, en attendant celle qui va lui succéder.

Par deux fois, une "200" a sauvé la marque de la disparition. La 201 a ainsi permis de redresser la situ

l'Automobile pour gagner le pari qu'est en train de prendre Peugeot. Pas un mot, bien évidemment, sur ce qui constitue pourtant une rupture dans l'histoire de la marque. Ce terme est introuvable dans le dictionnaire Peugeot où les maîtres mots sont continuité, pérennité ou adaptation. Et pourtant...

La 201, c'est pour beaucoup un nom, ou plutôt un chiffre. C'est en effet la première fois que la marque utilise l'appellation bâtie autour d'un zéro, née tout simplement du numéro de projet de son bureau d'études, le 201^e fait par une équipe d'où émergent des ingénieurs comme Girardet, Dufresne, Giauque et Deloire. Mais cette 201 est plus qu'une nouveauté, plus qu'une simple 6 CV qui se démarque des modèles concurrents, tous rivés au créneau de la 10 CV, celui que Louis Renault considère comme « normal et humain ». Pour Peugeot, la 201 est un aboutissement, celui d'une voiture populaire lancée trente ans plus tôt avec la Bébé, devenue Lion, Quadrilette puis 5 CV. Une lente évolution qui tient à l'écoute de la clientèle et du réseau, tous régulièrement interrogés depuis 1924 sur leurs attentes et leurs envies.

La 201 est sans surprise : c'est la Peugeot que les clients de la marque attendent ! Et comme leurs besoins ne sont pas très éloignés de ceux des

l'émergence d'une nouvelle génération de dirigeants où un Peugeot, Jean-Pierre, s'entoure d'autres ingénieurs comme Edouard Arnaud et Maurice Jordan.

La voiture du renouveau

La 201 concrétise la *renaissance sochaliennne*, l'aboutissement de la lente et difficile sortie de guerre

15 à 10 francs le kilo, faisant ainsi la fortune de son fabricant. En pleine crise économique, celui-ci parvient à rembourser ses dettes, à assainir ses comptes et à racheter ses propres actions pour reprendre la main sur son affaire après la crise Oustric. Bien aidé par les banques suisses et la Banque de France, Peugeot devient un modèle de gestion, s'offrant le

luxe en pleine dépression de payer comptant ses fournisseurs, obtenant au passage une ristourne de 2 % sur ses factures !

Au bord de l'effondrement en 1930, Peugeot ne voit plus la crise, lançant en 1938 la 202, une merveille stylistique due au crayon d'Henri Thomas, le père de la ligne *fuseau Sochaux*. Peugeot invente la gamme, crée

l'identité de marque avec cette calandre si mythique portant en son cœur les phares, et fait de sa 202 la deuxième voiture du marché français. D'un coup, la marque sochaliennne devance un Renault devenu le colosse aux pieds d'argile. Entre 1938 et 1939, Peugeot vend deux, puis trois 202 contre une seule Juvaquatre Renault. David vient de dépasser Goliath.

Avec la 202, Peugeot va encore plus loin en créant cette fois le concept de "voiture économique". Nouveau plébiscite, seulement stoppé par la guerre.



La 203 témoigne de la deuxième renaissance sochaliennne. Celle du nouveau départ après la quasi destruction des usines et d'une américanisation à outrance de la production.



Avec la 201, Peugeot inaugure la série des "200". Elle va symboliser le renouveau sochalien et surfer sur le créneau de la voiture populaire.

ation après l'affaire Oustric. La 205, elle, a renoué avec le succès alors que Peugeot était dans le rouge.

Une deuxième naissance

Dirigées par Ferdinand Porsche et grand fournisseur des armées nazies, bombardées en 1943 par les alliés, vidées en 1944 de toutes leurs machines par Volkswagen et Mercedes, les usines Peugeot de Sochaux sont anéanties. Elles sont incapables de travailler à la Libération. Il faut quatre ans pour retrouver le poten-

tiel d'avant-guerre, rebâtir le succès passé autour d'une 202 dont la guerre a brisé la carrière. L'avenir se tourne dès l'occupation sur la 203 dont le moteur est étudié clandestinement, utilisant des principes d'avant-garde. Avec une essence rare et chère, les ingénieurs poussent le rendement et dotent la future 203 d'une culasse hémisphérique, l'apa-

nage des voitures de course. Si la boîte viendra d'une prise de guerre faite chez Mercedes-Benz à Stuttgart, au moment de la libération de l'Allemagne, le reste de la voiture est entièrement fait à La Garenne et à Sochaux, excepté les outillages.

Faute de moyens français, tant financiers que techniques, l'industrie italienne viendra en 1946 aider Peugeot pour fabriquer une voiture dont la carrosserie est encore signée Henri Thomas, avec une belle inspiration des lignes alors en vogue aux Etats-Unis. Présentée au Salon de Paris 1948, la 203 est la troisième génération de la série 200, celle de la deuxième renaissance sochaliennne. En pleine économie de pénurie, Jean-Pierre Peugeot et Maurice Jordan ont tout mis sur la différence, bien aidés en cela par une planification à la française qui refuse toute concurrence directe : entre la petite 4 CV Renault et la grosse Traction Citroën, la 203 Peugeot est la seule voiture moyenne dont la production est autorisée. Elle est d'abord la voiture d'une bourgeoisie que la guerre a appauvrie, des petits commerçants que le marché noir n'a pas assez enrichis pour rouler en Traction. Puis, avec la reconstruction rapide, elle est la voiture des notables de province, des fonctionnaires des préfectures, tout simplement la *voiture qui se mérite*.

En inventant le nouveau concept de voiture moyenne, la 204 va, pour la première fois de l'histoire de Peugeot, être la voiture française la plus vendue sur une année.



Descente des carrosseries de 204 sur les organes mécaniques.





La 205 relooke Peugeot. Le constructeur bon chic bon genre qui avançait à pas feutrés au sein de la petite bourgeoisie se dévergonde et rajeunit son image d'un simple coup de baguette magique.

Si elle est un peu chère à l'achat – mais très rentable pour son constructeur –, elle est indestructible et donc si facile à revendre qu'elle permet d'amorcer ce marché de renouvellement qui a tant manqué à la France. L'objectif optimiste de 300 véhicules par jour est atteint dès 1950. La 203 est l'occasion de pousser l'américanisation de Sochaux, de tenter de passer de la grande série à la production de masse. Avec des efforts de productivité très importants : de 450 heures de main-d'œuvre en 1949, le temps de fabrication passe à 210 heures en 1957, au moment où Peugeot décline son modèle en 403 (1955) afin de suivre une clientèle que les Trente Glorieuses hissent vers le haut des classes moyennes.

L'invention du segment ML

En 1960, la 203 s'éteint, et avec elle la gamme 200, pour seulement cinq ans. Toujours dirigé par Maurice Jordan, Peugeot mesure les changements de société de ces années glorieuses. En proposant des voi-



tures de plus en plus bourgeoises, en donnant satisfaction à sa clientèle attirée, Peugeot exclut les retraités qui ne peuvent suivre la montée en prix, et retarde l'arrivée des jeunes générations. Avec l'émergence des classes moyennes et l'importance des familles au double salaire, Peugeot perçoit la nouvelle segmentation du marché. Un nouveau créneau est né, entre la voiture populaire, celle pour laquelle Renault et Citroën se livrent une farouche concurrence... sans pour autant gagner de l'argent, et celle que Peugeot contribue à rapprocher

Au passage, les "200" ont inventé ou réactualisé des concepts : voiture populaire (201), voiture écono



Plus d'un million six cents mille exemplaires. La 204 a profondément modifié la physionomie de Peugeot et ses chaînes de montage.

HISTOIRE PEUGEOT



Encore un nouveau concept dans la saga 200. Celui du C.C. comme Coupé de Cœur, mais aussi et surtout comme Coupé-Cabriolet, devenue aujourd'hui très tendance, et remis au goût du jour par la 206, en octobre 2000.

des intouchables DS. En lançant la 204 (6 CV) en 1965, Peugeot invente la voiture moyenne inférieure – le M1 – et ressuscite la famille des 200. A peine moins confortable qu'une Renault 8 ou qu'une Ami 6, elle est belle dans sa robe signée du couturier italien Pininfarina et du bureau de style de La Garenne, dirigé par Paul Bouvot. Belle, d'autant qu'une série de dérivés – coupé, cabriolet, break – scelle la nouvelle famille 200.

La 204 bouscule les marchés, faisant basculer les acheteurs des voitures populaires vers des voitures

infiniment plus statutaires. La reconnaissance ne tarde pas : la 204 est la première Peugeot de l'histoire à être la voiture la plus vendue en France (1969). Elle contraint la concurrence à s'engouffrer sur un créneau inconnu qui, aujourd'hui encore, demeure le plus important en terme de volume et de profit ! Pour Peugeot, le changement est aussi considérable. Le constructeur accède au niveau des plus grands, la 204 faisant même passer Peugeot du rang de spécialiste à celui de constructeur généraliste. C'est la révolution culturelle de la marque.

a jeté PSA dans la spirale de l'échec. Les comptes sont dans le rouge, et l'endettement abyssal. Tandis que les financiers – dont Jacques Calvet – sont au chevet de la firme, les commerçants trouvent dans la 205 – dessinée par Gérard Welter et peaufinée par Jean Boillot – la digne héritière de l'exceptionnelle lignée des 200. Le succès est immédiat, au point que Peugeot doit assembler des 205 loin de l'usine pilote de Mulhouse. Toutes les installations sont mises aux normes japonaises, donc aux standards de la robotique, que ce soient Mulhouse, Sochaux, Poissy, Villaverde et même chez Citroën et Chausson. Avec 2.350 voitures par jour en 1983, Peugeot bat son propre record. Et le bonheur est total puisque la 205 est une vraie Peugeot, c'est-à-dire un produit qui, même en temps de crise, échappe au glissement vers les modèles à bas prix. Le mix est favorable, portant en très grande majorité sur les versions GR et SR, soit les mieux équipées, les plus chères et les plus valorisantes. Non seule-



Le sport automobile, depuis les exploits de la 205, est devenu un passage incontournable pour Peugeot qui propulse sa 206 sur les routes du Championnat du monde des rallyes.

de Renault, un challenge plus difficile pour une 206 qui n'est présentée qu'à l'automne 1998.

Mais décidément, les 200 sont les modèles fétiches de Peugeot. La 206 est un *remake* de la 205. Lancement fracassant, volumes sous-évalués, le succès est présent dans 126 pays, avec là encore un mon-

de champion du monde en 2000, 2001 et 2002, il parvient à dépasser les rythmes de production de la 205 : 570.000 unités fabriquées en 1999, 843.000 en 2002 ! Avec des cadences de folie, moins de dix heures en usine avec, il est vrai, tellement d'éléments achetés tout faits chez les fournisseurs. En 2005, soit

mique (202), voiture moyenne (204), voiture jeune (205), voiture mixte (206 CC)... Et ce n'est pas fini.



Une si longue attente

Produite pendant 12 ans, de 1965 à 1976, la 204 dépasse les 1.604.000 exemplaires, soit bien plus que les 686.000 « 203 » [1] ! Malgré son succès, la 204 se trouve sans descendance directe. Un comble pour une entreprise qui a créé de toutes pièces le marché ! Les dirigeants de la Grande Armée imaginent alors que les versions hautes des 104 et les modèles d'appel 304 feront l'affaire ! Erreur de jugement, tant sur un marché que sur une entreprise en pleines mutations. Entre le triomphe de la Renault 5 et la reprise de Citroën, puis de Chrysler-Europe par PSA, Peugeot joue son avenir sur les 305 et 505, laissant les M1 aux GS et Horizon. Une mauvaise analyse au moment où survient la crise mondiale de l'automobile.

Jean-Paul Parayre, nouveau patron de PSA et fin connaisseur automobile, décide en 1977 de rouvrir la famille 200 à Peugeot : c'est le projet M24. Pourtant, lorsque Peugeot présente en janvier 1983 la 205, il s'agit là de son va-tout tant la crise

ment la 205 laisse à sa rivale directe, la Super Cinq, le marché des bas de gamme, mais elle enrichit – ou plutôt pour l'heure sauve et renfloue – son constructeur.

Une stratégie de reconquête

Au cœur des années 1980, les années les plus sombres de l'automobile contemporaine, la 205 redonne une image conquérante à Peugeot, un rien plus jeune et plus dynamique. Championne du monde des rallyes 1985 et 1986, symbole des vrombissantes GTi de la décennie, image des cabriolets presque pour tout le monde, la 205 est une leçon de réussite : 5.278.000 exemplaires produits. Une apothéose que seule termit une carrière un peu trop longue [2] au regard du cycle de renouvellement nettement raccourci. Comment expliquer cette situation ? Par la même erreur que celle commise avec la 204 : vingt ans après, comme dirait une belle plume, les stratégies de Peugeot imaginent que la 205 peut être remplacée par le tandem 106-306. Une aubaine pour la Clio



Le succès de la 207 sera-t-il aussi foudroyant que celui de ses sœurs aînées. Ça semble bien parti, même à l'international, comme en témoigne la ligne de montage sur le site de Trnava en Slovaquie, inauguré en octobre 2006.

tage international, jusqu'en Amérique du Sud où la 206 devient le pivot de l'implantation au Mercosur. Bien accueillie grâce à un style très fort – œuvre encore de Gérard Welter –, un comportement routier digne d'une voiture supérieure, des mécaniques très modernes, notamment le Diesel HDi, la 206 ne cesse d'être à la fête.

Au Salon d'octobre 2000, le concept-car *Vingt Cœur* – 20♥ – crée une émeute : la renaissance de l'éclipse de 1934, du coupé-cabriolet inventé par Peugeot défraie la chronique, passionne les visiteurs qui, peu férus d'histoire, imaginent une 206 SLK. L'engouement est tel que la *Vingt Cœur* éteint la star du jour, la féline 607. Mieux, elle oblige la direction de Peugeot à lancer d'urgence une fabrication jusqu'alors indéfinie, celle de la 206 CC qui reste à étudier ! Rebelote à Genève, en mars 2001, le break 206 – la SW – *chippe* la vedette du Salon à la 307.

L'enfant 206 est décidément turbulent et précoce. Avec trois titres

en seulement sept ans de fabrication, la 206 détrône la 205 avec 5.350.000 modèles produits, et ce, en deux fois moins de temps, et alors que la production continue sur trois continents, l'Europe, l'Asie et l'Amérique. Et les choses s'accélérent encore : après sept ans de carrière, et quelques-unes encore pour atteindre ses droits à la retraite, la 206 se voit accompagnée d'une toute nouvelle 207 présentée en mars 2006 ! Plus longue, plus habitable, plus chère et plus rentable, la 207 semble faite pour suivre une clientèle conquise. Arrêtons-nous, car le disque est rayé... Pour le plus grand succès de Peugeot. ■

JEAN-LOUIS LOUBET
Professeur d'histoire contemporaine à l'Université d'Evry-Val d'Essonne



Sortie des premières 207 du site de Trnava, en présence de M. Baldeyrou et de Stefano Casadio, directeur général de Peugeot en Slovaquie.

[1] La 203 est produite durant 13 ans, de 1948 à 1960, à raison de 658.818 exemplaires.

[2] La 205 est produite durant 16 ans, de 1983 à 1998.