

LA CARROSSERIE FRANCAISE

Le mot CARROSSE apparaît au début du XVIème siècle en France, sous le règne de François Ier, l'origine du mot est italienne : CARROZZA. En 1550, on compte 3 carrosses à Paris, ils seront près de 20.000 en 1700. Sous les règnes de Louis XIII et Louis XIV, les carrosses de la cour rivalisent de luxe avec des voitures sculptées en bois précieux dorés, avec des intérieurs habillés de soie et velours, passementeries de fils d'or et d'argent.

Au milieu du XIXème siècle, la supériorité de la carrosserie anglaise est indiscutable, essentiellement due aux perfectionnements mécaniques des trains roulants et suspensions. Certains carrossiers comme LABOURDETTE envoient leurs fils en Angleterre en apprentissage. Un français, Brice Thomas, né en Eure et Loir, apprend comme compagnon le métier de charron, il effectue son tour de France en se perfectionnant dans tous les domaines de la carrosserie. Véritable visionnaire, il comprend que pour lutter contre l'hégémonie anglaise, il faut former les artisans, rationaliser la production et développer la création. Avec un collègue menuisier, Henri Zablot, il crée un cours d'enseignement technique et édite à partir de 1858 le « guide du carrossier », revue professionnelle ainsi qu'un bureau d'études qui produira jusqu'à 200 plans de carrosserie par an. En dix ans, la carrosserie française va retrouver la renommée qu'elle possédait avant la révolution, elle va triompher dans toutes les grandes expositions internationales. A la fin du XIXème siècle, près de 400 entreprises de carrosserie font travailler 20.000 ouvriers rien que dans la région parisienne. 1200 voitures de luxe quittent Paris pour être livrées dans le monde entier ; les grands noms de la carrosserie se nomment alors : MÜHLBACHER, ROTHSCHILD, BELVALLETTE, LABOURDETTE, KELLNER, BINDER, MILLION-GUIET... Ils ouvrent de somptueux magasins sur les Champs Elysées où ils voisinent avec certains de leurs concurrents étrangers.

A cette fin du XIXème siècle à Paris, c'est l'apogée du luxe et de la vie mondaine, les allées du Bois de Boulogne sont un festival de l'élégance française, les cyclistes sont déjà très présents quand les premières automobiles apparaissent, affolant les chevaux et effrayant les promeneurs.

Les progrès de l'automobile sont fulgurants, grâce essentiellement aux premières compétitions qui sont des courses de ville à ville où les inventeurs se distinguent. Les fils de bonne famille voudront rapidement se singulariser avec leur automobile carrossée par un des grands maîtres parisiens qui sauront s'adapter à ce nouveau mode de transport. Désireux d'offrir un écrin luxueux aux passagers, les carrossiers vont aussi devoir tenir compte de l'avis des femmes, l'évolution des habitacles leur doit beaucoup, aménagé comme un véritable salon avec commodes en bois précieux et accessoires qui vont assurer la renommée de malletiers et bagagistes liés à la haute couture comme Hermès et Louis Vuitton. L'industrie de la carrosserie va aussi devoir s'adapter à des châssis automobiles plus puissants et plus rapides, l'invention de l'aviation étant un facteur prépondérant dans cette adaptation qui va apporter le progrès technique et la notion de profilage que l'on ne nommait pas encore l'aérodynamisme.

Les grands noms de la carrosserie qui vont accompagner la naissance de l'automobile jusqu'à la fin des années folles représentent l'âge d'or de la carrosserie française.

Une nouvelle génération va apparaître, n'ayant pas connu le temps des attelages, ils ont par contre profité pleinement de la révolution technique née avec la première guerre mondiale, ils sont au sommet de leur art quand survient la grande crise des années trente, ils se nomment SAOUTCHIK, CHAPRON, VANVOOREN, LETOURNEUR et

MARCHAND, FRANAY, POURTOUT, FIGONI pour les plus connus. De très nombreux ateliers vont aussi se créer dans toutes les petites villes et villages partout en France.

Les bouleversements et le contexte économique des années quarante vont en quelque sorte tétaniser la créativité de ces maîtres carrossiers qui ne sauront pas s'adapter aux nouvelles tendances et à la forme ponton venue des Etats Unis. Le refus de nos grands constructeurs d'intégrer ces artisans, contrairement à ce qui va se passer en Italie ne va pas permettre à ces ateliers de surmonter cette crise; La rareté des châssis disponibles, la pénurie et le contingentement des matières premières (lois Pons) et la quasi absence de débouchés pour l'automobile de prestige va conduire ces entreprises à fermer leurs portes et disparaître les unes après les autres au début des années cinquante.