

I N T E R N A T I O N A L

Citroën en Amérique latine

R E N C O N T R E

*Agnès Varda ou
la passion du cinéma*

R E C H E R C H E

*Citroën XM Alto :
la voiture intelligente*

D O S S I E R

*Environnement : le Réseau
Citroën se mobilise*

Le double chevron



LE MAGAZINE INTERNATIONAL D'AUTOMOBILES CITROËN • PRINTEMPS 1995 • NUMÉRO 9



Une éternelle jeunesse

Qui l'eut cru ? le double chevron a 3 500 ans... et pas une ride ! La preuve ? Vous la trouverez à Gavrinis, en pays breton. Un site datant de l'ère néolithique que des spécialistes qualifient de "véritable chef-d'œuvre de l'art universel". Nous lui avons réservé, comme il se

doit, la première place du journal du même nom. La Citroën XM Alto, voiture "intelligente", fruit des programmes de recherche du groupe PSA Peugeot Citroën est d'ailleurs la confirmation de l'éternelle

jeunesse du double chevron. Et si les mesures de qualité effectuées sur nos véhicules par nos ingénieurs vont également dans ce sens, le temps, vous l'avouerez, relativise beaucoup les choses. En effet, ne conviendrait-il pas alors de classer le "Bistrot d'André" (Citroën) dans une rubrique "Actualités" plutôt que "Rétrospective"

ainsi que nous l'avons fait ? Quant à Monsieur Cinéma dont Citroën fête le centenaire avec Agnès Varda, il fait vraiment figure de petit garçon !

La préservation de l'environnement à laquelle chacun s'attache, dans nos unités de production, contribuera également à préserver le charme de ces villages français aux noms et à l'his-



toire surprenants que nous avons découverts en Evasion : vous verrez, les "Baleines" ne sont pas prêtes de disparaître de la surface de la terre ! "Terre"... répond, comme en écho à l'Histoire, Citroën qui développe sa

présence en Amérique latine. Surgi d'un passé prestigieux, ce continent a le regard et le dynamisme de la jeunesse tournée vers l'Avenir. Nous avons retrouvé ce regard chez les élèves de l'Ecole Technique Privée Citroën dont l'avenir est assuré. Nous avons retrouvé ce dynamisme avec le nouveau moteur Diesel de l'AX 1.5D.

ERIC EHRSAM
DIRECTEUR DE LA COMMUNICATION

S P O R T

8 Le Réseau dans la course

Jean-Pierre Lemaître est de ceux qui conjuguent voluptueusement profession et passion totale... entre sa concession et ses activités sportives.



J E U N E S

11 ETPC : l'avenir assuré

Chaque année, 200 élèves sortent de l'École Technique Privée Citroën et peuvent concrètement envisager leur avenir.



P R O D U I T

14 Citroën AX 1.5 D : un nouveau moteur Diesel

L'AX 1.5 D, dédiée à "tous ceux qui ne mettent pas tout leur argent dans leur voiture", est la championne de l'économie.



E V A S I O N

18 Sacrés villages

Luc Marescot, reporter photographe, a visité les villages de la France profonde, où poésie et histoire prennent souvent le pas sur la géographie.



R E C H E R C H E

21 La voiture intelligente

"Notre volonté était de faire une voiture et non un ordinateur sur quatre roues." La XM Alto a su mettre l'homme au service de la voiture...



R E N C O N T R E

24 Agnès Varda : la passion du cinéma

Quand, pour célébrer le centenaire du cinéma, les Citroën XM rencontrent Agnès Varda...



M E T I E R

28 L'intransigeance de la Qualité

Le passeport de la qualité totale : quatre heures pour inspecter, décortiquer, analyser et tester les véhicules prélevés en sortie de ligne de production...



I N T E R N A T I O N A L

31 Citroën en Amérique latine : "Terre !"

L'Amérique latine représente un marché potentiel important pour Automobiles Citroën, qui doit savoir anticiper et s'adapter à une économie très différente de la nôtre.



R E T R O S P E C T I V E

34 Le Bistrot d'André

Une renommée internationale pour le Bistrot d'André, lieu magique qui vend hommage au créateur de notre Marque.



D O S S I E R

37 Le réseau Citroën se mobilise

La politique "zéro décharge" menée par Citroën devient une réalité de tous les jours pour le réseau.





Londres expose "Une Citroën pour le futur"

La dernière semaine de janvier, le Collège Royal des Arts de Londres offrait une vision unique au monde du design automobile. Les étudiants de cette école de design - parmi les plus réputées du monde - avaient organisé une exposition montrant le résultat de leur travail créatif autour d'un thème : une Citroën pour l'avenir. Les concepts présentés par 13 étudiants exploraient les multiples possibilités de développement de la marque Citroën pour le siècle à venir. En outre, des maquettes, dessins et animations en trois dimensions expliquaient les différentes phases du design. A cette occasion, Art Blakeslec, directeur du Centre de Création d'Automobiles Citroën, déclarait que *"cette exposition montre que ces futurs designers sont capables de relever les défis d'un secteur en perpétuelle évolution sans perdre l'identité de la Marque..."*



Formules de promotion : demandez le programme !

Citroën Sport reconduit la Coupe de France AX et le Challenge AX GTi Citroën-Total-Michelin-Facom suivant des règlements identiques à 1994. Une excellente nouvelle pour les pilotes qui sont nombreux à s'investir dans ces compétitions. La Coupe de France AX comptera 9 épreuves. La première aura lieu le 16 avril sur le circuit de Nogaro. Quant au Trophée ZX 16 V 1995, il évolue vers le règlement du groupe A dans une définition technique minimum. Ce choix a été dicté pour un meilleur comportement de la voiture, une amélioration des performances, en



réduisant le poids et en choisissant des rapports de boîtes de vitesses mieux adaptés. En outre, seules les solutions permettant de réduire les coûts ont été retenues. Le Trophée ZX 16 V et le Challenge AX GTi compteront 8 épreuves dont 2 en première division, 5 en deuxième division et une en national. Le coup d'envoi de ces deux compétitions sera lancé les 8 et 9 avril.

Millionième Citroën ZX à Aulnay

En février dernier, l'unité de production terminale d'Aulnay produisait la millionième Citroën ZX. Il s'agissait d'une Citroën ZX Break Aura Turbo Diesel de couleur bleu Birman, prévue pour le marché belge. Un cap significatif pour ce modèle qui observe une progression constante, depuis son lancement en mars 1991 sous la forme d'une collection. Le succès de la Citroën ZX se dessine à travers les commentaires émis sur son excellente tenue de route ainsi que son très bon confort, grâce à l'efficacité de l'essieu arrière à effet autodirectionnel.



Ainsi, en 1992, 1993 et 1994, la Citroën ZX a réalisé une pénétration dans le segment M1 européen supérieure à celle de l'ensemble de la gamme sur ce marché...

Belgique : + 8,26 % en 1994 pour Citroën

Avec 22 652 immatriculations en 1994 pour 20 924 en 1993, Citroën a terminé l'année avec une pénétration de 5,85 %. Cette progression est le fruit d'une politique de gamme innovante et dynamique soutenue par des actions commerciales impliquant les 420 concessionnaires et agents de la Marque.

Luc Epron : "homme de l'année" 1994

Une trentaine de journalistes spécialisés, réunis par le magazine *Le journal de l'Automobile*, ont décerné le titre de "l'homme de l'année" 1994 à Luc Epron, directeur Marketing Plan Programmes de Citroën. Cette distinction reconnaît la participation très importante de Luc Epron à la naissance de Xantia. Il est l'un des principaux artisans du succès de Xantia qui s'est octroyée, en 1994 sur le marché français, la première place dans le segment des moyennes supérieures.

Carl Lewis se fait moine

Cet événement, vous avez pu le découvrir sur toutes les chaînes de télévision française depuis le 27 février, dans un spot publicitaire Xantia Activa. On y voit Carl Lewis qui, ayant appris qu'il existait plus performant que lui dans les virages, a décidé de se faire moine. Des performances de Carl Lewis à celles de Xantia Activa, il n'y avait qu'un pas : l'homme et la voiture ont, en effet, en



commun puissance, beauté, efficacité et, surtout, la maîtrise parfaite du virage. Ce spot spectaculaire de 30" est signé Peter Smillie, réalisateur sud-africain à qui l'on doit le «Partage», un film très remarqué sur la Citroën AX. Citroën a confié la réalisation de la campagne à l'agence Euro RSCG Scher Lafarge.

Lartigue, Pailier, Hansen au Bourget

Du 4 au 12 février dernier, le parc des expositions de Paris-Le Bourget accueillait la 26^e édition du Salon Auto-Moto-Karting et Exception 1995. Ce grand rendez-vous des sports mécaniques



était cette année couplé avec le 3^e Paris Moto Prestige. Citroën n'a pas manqué cet événement. Sur un stand de 350 m², la Marque présentait différents véhicules de course : la ZX Rallye Raid victorieuse au Total Granada-Dakar ; la Xantia 4X4 Turbo de Jean-Luc Pailier, championne de France de rallycross 1994 ; la ZX 16V 4X4 de Kenneth Hansen, championne d'Europe toutes catégories de rallycross 1994 ; la ZX Trophée 1995 ; l'AX Coupe de France 1995... Tout au long de ce salon, les équipages et pilotes - Lartigue-Perin, Vatanen-Picard et Patrick Magaud ainsi que Jean-Luc Pailier - se sont livrés à de longues séances de dédicaces.

Cithispa, "Entreprise de l'année 1994"

En janvier dernier, l'hebdomadaire automobile espagnol *Auto Revista* a décerné à Citroën Hispania le prix de la "Qualité de la fabrication" et le premier prix de "L'entreprise de l'année 1994". Le prix de la "Qualité de la fabrication" récompense les efforts de qualité obtenus sur la Citroën ZX, fabriquée à Vigo, qui, selon les journalistes de ce magazine, "expliquent une grande partie du succès de Citroën aujourd'hui". Quant au titre "d'Entreprise de l'année", il honore l'ensemble des salariés de Cithispa.

Noces d'argent pour Citroën et l'Education nationale

A l'issue du cinquantième stage "Méthodes et équipements industriels" organisé pour l'information d'une vingtaine de professeurs et d'inspecteurs de sciences et techniques industrielles, Citroën et l'Education nationale ont fêté leurs vingt-cinq années de relations suivies. Des liens étroits qui permettent, entre autres, de former ou d'informer chez Citroën, près de 850 enseignants chaque année.

Trois jours pour fêter les 25 ans de la SM

Du 30 juin au 2 juillet 1995, le SM Club de France organise une rencontre internationale en Bourgogne pour fêter dignement le 25^e anniversaire de la SM. Au programme de ces trois jours : découverte de Dijon et ses musées, de la succursale Citroën ; promenade touristique sur la route des vins avec visite des caves, de châteaux dont Le Clos-Vougeot où les participants dîneront dans les salons d'honneur... Un événement exceptionnel auquel près de 100 SM participeront.





Le Double Chevron

ANDRÉ CITROËN EN EUTIL
CONNAISSANCE ? IL EST
PROBABLE QUE NON. LE
DOUBLE CHEVRON,
DEVENU GRACE A LUI
L'EMBLEME DE LA MARQUE,
FIGURAIT EN BRETAGNE DES
L'ÈRE NEOLITHIQUE.
SUIVONS LE GUIDE ET
L'ARCHEOLOGUE.

Impossible n'est pas breton. Pourtant, l'information trébuche tout d'abord sur l'incrédulité. Des vieux de trois mille ans et davantage, ne plaisantons pas ! Cependant si, ils sont là, révélant sous la caresse de la lampe torche leur relief, la sûreté de leur gravure et leur beauté...

La scène se passe sur l'un des trois cents îlots dont Dieu a parsemé le golfe du Morbihan, admirable endroit où soufflent en permanence la brise et l'esprit. A un quart d'heure de Larmor Baden par bateau, vous débarquez à Gavrinis. Quelques hectares de roches et d'herbages. Pas de village. Jadis, les Templiers y construisirent un monastère. Ô ironie,

eux à qui l'on prête tant de trésors cachés ignorèrent qu'ils en avaient un, fantastique, sous les pieds : le cairn le plus somptueux que vous n'avez jamais rencontré, chef-d'œuvre de l'art mégalithique.

Des motifs rares

Qu'est-ce qu'un cairn ? Une accumulation de pierres couvrant une chambre funéraire. Il recouvre un dolmen, en l'occurrence, à Gavrinis, un couloir de 14 mètres de long se terminant par une chambre simple, presque carrée, de 2,50 m de côté. Le sol est dallé, et 23 des 29 piliers sont ornés de grandes compositions géométriques.

"Ces figures sont étonnantes, courbes, lignes

Il y a 3500 ans !

droites, brisées, tracées et combinées de cent façons différentes..." Quel admirateur parle ainsi ? Prosper Mérimée, alors inspecteur de Monuments Historiques, qui découvre Gavrinis et ses merveilles en 1835. En effet, trois ans auparavant, un éboulement providentiel a mis le cairn, endormi depuis des siècles sous l'herbe, à jour. Et les archéologues de se précipiter... Tous ces symboles ont été réalisés sur un support dur et difficile à travailler, le granite.

On a retrouvé les outils au cours des fouilles, petits galets de quartz dont se servirent les artistes du temps.

Les spécialistes actuels ne lésinent ni sur les mots, ni sur leur admiration : *"L'unité de la conception, l'équilibre de la composition et la qualité de l'exécution font de ces décors un véritable chef-d'œuvre de l'art universel."*

Les chevrons sont là, à hauteur de regard, au cœur du cairn. J'en ai dénombré trente. C'est-à-dire quinze doubles.

Quelle fut leur signification, en a-t-on levé le mystère ? Un homme répond. Charles-Tanguy Leroux, aujourd'hui conservateur général du Patrimoine et chargé de mission des Affaires culturelles de Bretagne, fut durant des années directeur des Antiquités de Bretagne. C'est lui qui, de 1979 à 1984, lança et

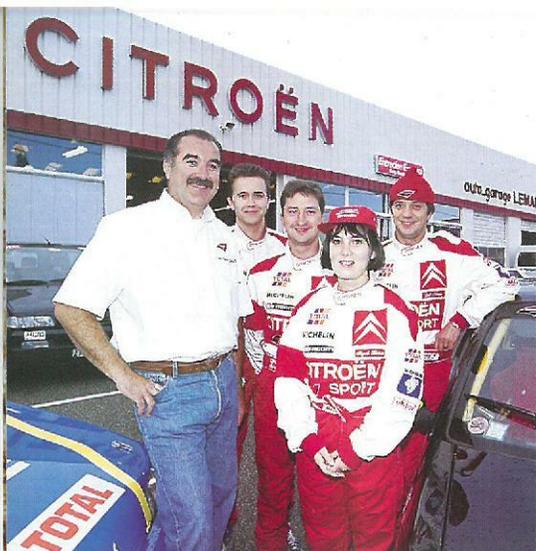


dirigea un programme de recherches et de fouilles à Gavrinis. *"L'intérieur était connu depuis 1835, dit-il, mais les sculptures n'avaient jamais été étudiées. Il fallait restaurer le monument qui se dégradait au fil des visites. Et s'intéresser à l'étude des parois extérieures, dont on sait aujourd'hui qu'elles*

avaient un sens aussi important que celui de la tombe, intérieur funéraire dans le sens large du mot, c'est-à-dire ossuaire ou reliquaire..." Une satisfaction pour les Citroënistes : les motifs à chevrons sont rares. *"A Gavrinis, on compte seulement quatre pierres où ils sont représentés. Ils apparaissent comme des garnitures. Ici, ils sont gravés à côté d'un arc ; cela peut être une représentation d'un carquois en tissu, presque une passementerie... Ce raffinement, à une telle époque, ne doit pas nous étonner. On a des représentations de menhirs du Jura qui reprennent des dessins de tissus de cette perfection. Pour certains, on a même réussi à restituer les coloris, du type jacquard actuel..."*

Les chevrons ne sont pas purement bretons. On en signale en Irlande (à Faur Knox, près de Dublin), très spectaculaires. Gavrinis reçoit près de 20 000 visiteurs par an. La visite se fait par petits groupes de dix personnes seulement. Crainte des archéologues, voir les gravures s'estomper sous les doigts admiratifs du public. Ne touchons pas aux double chevrons, sous peine de les voir rentrer dans l'éternité...

Julien Margency



Le Réseau da

NON CONTENT DE DIRIGER L'UNE DES SIX PLUS ANCIENNES CONCESSIONS CITROËN ET D'AFFICHER UNE PÉNÉTRATION PROVOCANTE SUR SON TERRITOIRE, JEAN-PIERRE LEMAÎTRE AIDE DE JEUNES PILOTES À COURIR EN FORMULES DE PROMOTION. CECI EXPLIQUE-T-IL CELA ?

Autun sous la pluie... Blanche et rouge sur fond de grisaille, la concession Citroën de Jean-Pierre Lemaître est vite repérable. Coup d'œil dans le hall d'exposition : la gamme Citroën, bien sûr, des VN, des VO, une AX GTi de compétition...

Double Chevron : Jean-Pierre Lemaître, la compétition est-elle une seconde nature chez vous ?

Jean-Pierre Lemaître :
Dès l'âge de 15-16 ans, j'allais voir les rallyes dans

la région, à Mobylette. C'est comme cela que m'est venue cette passion. Et puis, quand on est dans le milieu...

D.C. : Il est vrai que vous êtes concessionnaire de l'un des plus anciens garages de la Marque.

J.-P.L. : La maison Lemaître est concessionnaire Citroën depuis 1919. En ce qui me concerne, j'ai pris la direction en 1968.

D.C. : Et vos résultats sont remarquables...

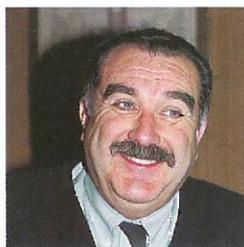
J.-P.L. : En général, on tourne autour de 22-23 % de pénétration pour une moyenne France d'environ 12,4 %.

D.C. : Pensez-vous qu'il y ait une cor-

J.-P.L. : Vous savez, il n'est pas toujours nécessaire d'investir des sommes importantes. Cela peut aller d'un tarif préférentiel sur les pièces détachées, pneumatiques, au prêt d'un véhicule d'assistance pour le week-end.

D.C. : Plus précisément, que faites-vous ?

J.-P.L. : Cela fait déjà 7-8 ans que je sponsorise des pilotes. Deux qui courent en ZX 16 Soupapes dans le cadre du Trophée ZX : Joël Thiéry et Gérard Lonjard, un en AX GTi, sur circuit, Arnaud Duprey... plus une AX Sport en rallye régional dont le pilote est un mécanicien de la concession. En début d'année, je discute avec les pilotes et co-pilotes pour déterminer un montant, soit de pièces mécaniques pures, soit de pneumatiques, éventuellement

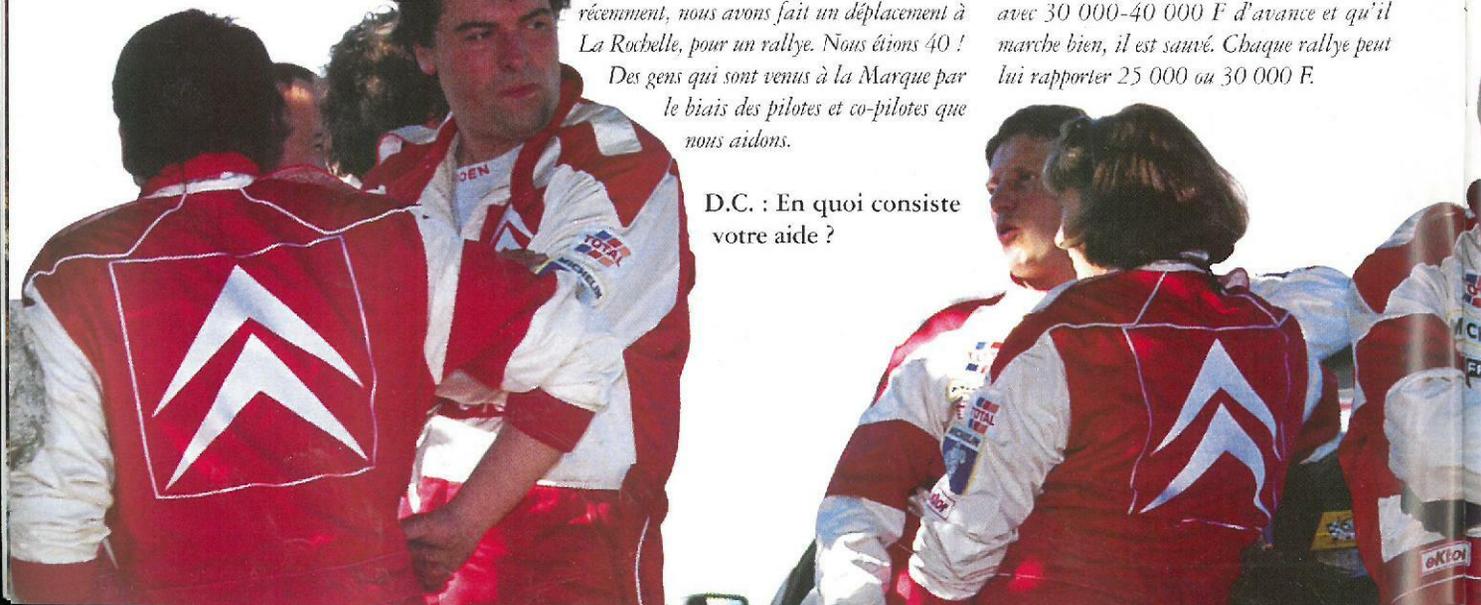


rélation entre votre action dans le cadre des formules de promotion Citroën et vos résultats ?

J.-P.L. : Oui, le sport automobile attire à la concession une clientèle plus jeune, venue à la Marque notamment avec des AX. Quand l'AX GTi est sortie, nous en avons vendu beaucoup plus que les autres points de vente ! Un exemple : récemment, nous avons fait un déplacement à La Rochelle, pour un rallye. Nous étions 40 ! Des gens qui sont venus à la Marque par le biais des pilotes et co-pilotes que nous aidons.

D.C. : En quoi consiste votre aide ?

d'un véhicule d'assistance. Je leur alloue une somme pour l'année : ils prennent ce dont ils ont besoin, si la somme est dépassée, ils me paient la différence en fin d'année. Ce système facilite leurs dépenses, car s'ils terminent bien la saison, ils touchent des primes qui leur permettent de ne pas avoir d'argent à déboursier. Si un pilote arrive à démarrer la saison avec 30 000-40 000 F d'avance et qu'il marche bien, il est sauvé. Chaque rallye peut lui rapporter 25 000 ou 30 000 F.





ans la course

D.C. : Comment choisissez-vous vos pilotes ?

J.-P.L. : En général, ce sont des locaux que l'on connaît. Joël Thiéry, par exemple, habite Autun. Il court sur ZX et a terminé 2^e cette année au Trophée ZX et cela fait au moins 5 ans que je le sponsorise. En outre, je connais bien le milieu des pilotes.

D.C. : Y a-t-il une méthode pour réussir ?

J.-P.L. : Quand on a des gens sérieux, on a déjà beaucoup de chances de réussir. C'est aussi une question de préparation de voiture.

D.C. : Votre implication doit engendrer une certaine motivation dans la concession.

difficile de s'investir. Ceux qui ne croient pas dans la publicité n'en font pas.

D.C. : Vous êtes également l'un des organisateurs du rallye de la Châtaigne.

J.-P.L. : Je suis entré dans le bureau de l'ASA Morvan il y a deux ans, où je m'occupe de la publicité et sers d'intermédiaire entre Citroën et l'organisation elle-même. C'est un rallye qui a été créé il y a 32 ans. Cette épreuve était montée en Championnat d'Europe. Mais, faute de moyens et d'hommes, elle était retombée. Aujourd'hui, on essaie de la remonter en rallye de Championnat de France. Il fait partie du Trophée Citroën.

D.C. : Comment menez-vous toutes vos activités de front ?

J.-P.L. : Il y a une chose qui est très bonne pour nous, ce sont nos relations avec la presse. Nous obtenons beaucoup de retombées dans les journaux lors du rallye de la Châtaigne.

D.C. : Mais les formules de promotion étendent votre action au niveau national.

J.-P.L. : Quand les courses ont lieu dans une autre région, nous faisons, avant et après la course, une animation locale, à laquelle nous convions la presse. Il nous arrive aussi d'inviter les journalistes au Mondial, sur d'autres courses que la Châtaigne. Ils sont demandeurs !

D.C. : Et vis-à-vis de vos clients ?

J.-P.L. : Pour le rallye de la Châtaigne, on organise un buffet campagnard sur le site de la course. Tous nos clients sont invités. Nous avons 300 à 400 personnes qui viennent pendant le week-end !



J.-P.L. : Après une course, le lundi matin en arrivant à la concession, il est vrai que cela crée une certaine animation. Il y a une bonne entente entre les pilotes et le personnel. Les mécaniciens donnent un petit coup de main le soir ou le samedi quand il y a un bout de tôle froissée...

J.-P.L. : Le soir, après le travail ou souvent le samedi après-midi, j'endosse mon costume de sponsor. Je fais quelques déplacements sur les courses qui sont faciles d'accès. Cela stimule les pilotes.

D.C. : Avez-vous, vous-même, été pilote ?

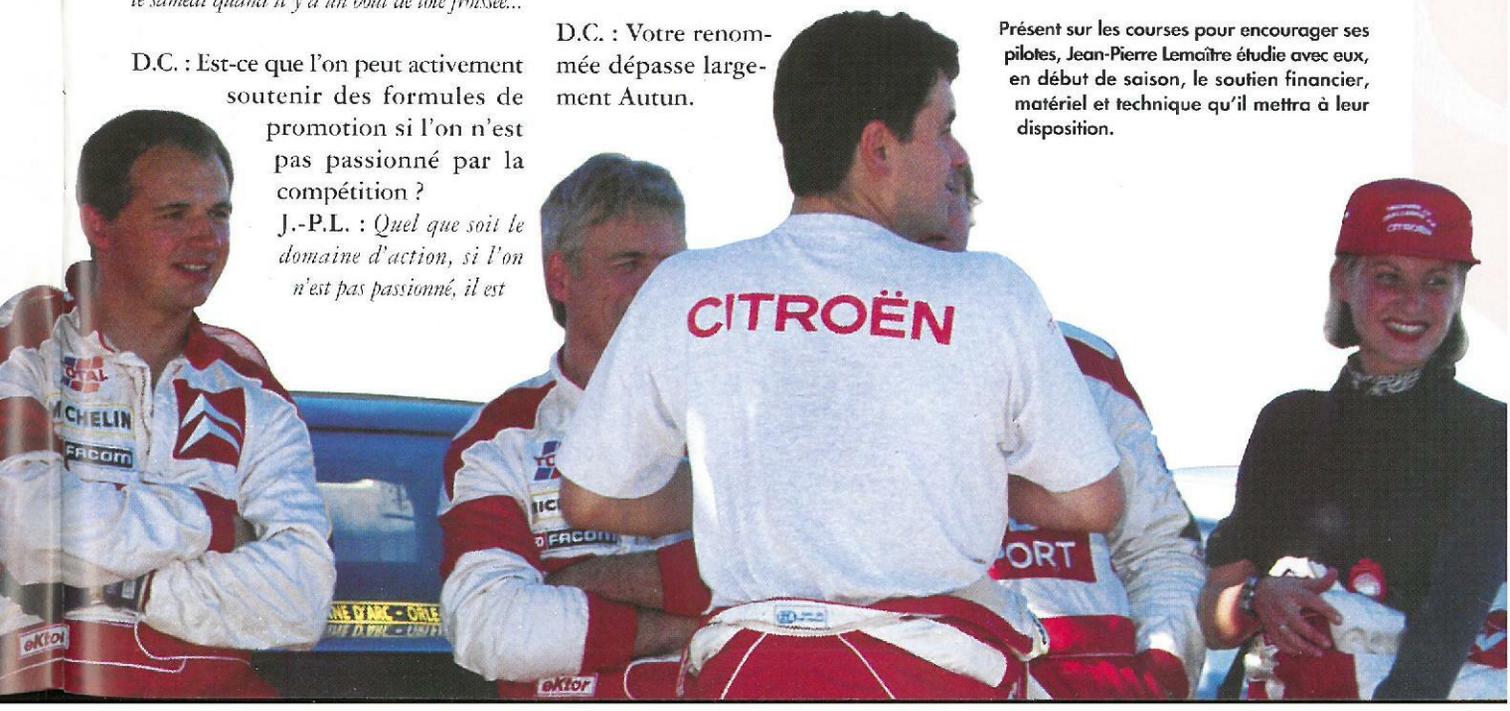
J.-P.L. : Je n'ai participé qu'à un rallye, en 1973... Je suis allé dans le fossé !

D.C. : Est-ce que l'on peut activement soutenir des formules de promotion si l'on n'est pas passionné par la compétition ?

J.-P.L. : Quel que soit le domaine d'action, si l'on n'est pas passionné, il est

D.C. : Votre renommée dépasse largement Autun.

Présent sur les courses pour encourager ses pilotes, Jean-Pierre Lemaître étudie avec eux, en début de saison, le soutien financier, matériel et technique qu'il mettra à leur disposition.





Joël Thiéry, pilote jusqu'au bout des chevrons



"EN 1987, QUAND CITROËN A SORTI L'AX SPORT, JE SUIS ALLÉ VOIR JEAN-PIERRE LEMAITRE POUR EN ACHETER UNE. ET PUIS, TOUT S'EST ENCHAÎNÉ..."

Ses plaisirs, ses déceptions, ses rêves, son amitié pour Jean-Pierre Lemaître, Joël Thiéry nous dit tout sur sa vie de pilote. Une vocation qui lui est venue très tôt, lorsque, enfant, il allait assister au rallye de la Châtaigne et au "Tour de France automobile". "Il y avait une étape de contrôle à Autun, vers 3-4 heures du matin. Je prenais une mobylette et j'allais y assister." A 19 ans, il participe à son premier rallye en tant que navigateur. Histoire de mettre le pied à l'étrier. Mais Joël Thiéry n'a pas une âme de navigateur. "Dès que j'ai trouvé une place dans le bacquet de gauche, avoue-t-il, j'ai sauté dedans." C'était trois ans après. Joël Thiéry avait 22 ans, il venait d'acquiescer son AX Sport chez Jean-Pierre Lemaître.

"Au début, il me fournissait les pneus. Puis l'aide est devenue plus importante : il me donnait un budget en pièces mécaniques. Maintenant, il me prête en plus un camion d'assistance à chaque épreuve et vient souvent me voir sur les courses. L'aide financière, c'est important, mais l'aide morale aussi."

"Une équipe soudée"

A 38 ans, Joël Thiéry a terminé la saison 94 à la seconde place du Trophée ZX. Les formules de promotion ? "Pour percer, arriver à un bon niveau, il faut passer par là." Formé sur le tas, Joël Thiéry reconnaît ne pas avoir un style très académique et conseille aux jeunes qui se lancent dans la compétition de suivre des cours de pilotage, afin de prendre de bonnes habitudes. Son objectif ? Gagner une fois une formule de promotion, bien sûr. "J'ai presque le goût de la victoire sur les lèvres", avoue-t-il. Entouré d'une équipe soudée de 6 copains, dont un mécanicien de la concession qui travaille sur la voiture tous les soirs et tous les samedis ; un autre qui travaille, comme lui, chez Alcatel Câbles, à Autun, et passe ses soirées, ses week-ends sur la voiture - "Il ne connaissait rien à la mécanique il y a 3-4 ans, c'est devenu un excellent mécanicien !" -, Joël Thiéry reste fidèle à son navigateur, le même depuis 1989 : Pascal Boyer. En règle générale, deux week-ends avant un rallye, ils partent en reconnaissance. "On prend des notes, tous les virages, tous les cailloux. On y retourne le week-end

suivant et on refait le trajet 7-8 fois pour se mettre la route en tête et affiner nos notes. Puis on essaye de partir 2 jours avant l'épreuve pour avoir l'image la plus réelle possible de la route, ne pas être trop fatigué. Il faut en effet rouler parfois 500 à 600 km pour rejoindre le site de l'épreuve !"

"Se prouver à soi-même..."

Une passion qui prend à Joël Thiéry, tous ses congés. Mais il ne conçoit pas de vivre sans. "Avant de prouver quelque chose aux autres, on essaye de se prouver à soi-même que l'on est capable de faire ce que l'on fait. Cela s'appelle "surmonter sa peur". Quand la voiture glisse comme on le souhaite, on ressent un bien-être, un plaisir intense. Chaque difficulté est une victoire. On se remet en cause à chaque virage. Jamais rien n'est acquis pendant un rallye." Les déceptions ? Elles sont vite oubliées. "En formule de promotion, gagner même une seule course sur une saison, c'est énorme." Mais financièrement ? "Entre les primes, l'aide de Jean-Pierre et quelquefois des petits sponsors que je trouve à droite, à gauche... j'équilibre les budgets. A ma charge, j'ai le prix de la voiture." Des conseils à des jeunes, Joël Thiéry en a déjà donné beaucoup, les orientant vers le Challenge AX qui est une formule peu onéreuse. "L'AX GTi est une très bonne voiture pour faire des courses car elle est légère, maniable, assez nerveuse et tient très bien la route. Et puis Citroën fait des conditions très intéressantes. Ils font un kit qu'ils vendent moitié prix si l'on participe à 6 épreuves. Une occasion à 40 000 F + le kit, cela fait une voiture à 70 000 F qui est performante et ne demande pas un gros entretien. Comme beaucoup de jeunes courent avec cette voiture-là, c'est l'idéal pour s'échauffer !" Plus encore que le sport automobile, Joël Thiéry est passionné par l'esprit de compétition. "Si je n'avais pas fait de sport auto, j'aurais fait de la course à pied ou autre chose..." En aurait-il aussi bien parlé ?



L'avenir assuré

PRES DE 200 ELEVES PREPARENT CHAQUE ANNEE LEUR AVENIR A L'ECOLE TECHNIQUE PRIVEE CITROËN (ETPC). FUTURS PROFESSIONNELS DE LA MAINTENANCE, ILS Y REÇOIVENT UNE FORMATION BASEE SUR LES PROGRAMMES DE L'ÉDUCATION NATIONALE ET APPROFONDIE PAR UN ENSEIGNEMENT DES TECHNIQUES CITROËN.

Le cadre est clair, les locaux neufs, le matériel abondant : bien qu'elle prépare ses élèves à des diplômes de l'Éducation nationale, l'ETPC est un peu différente des autres écoles.

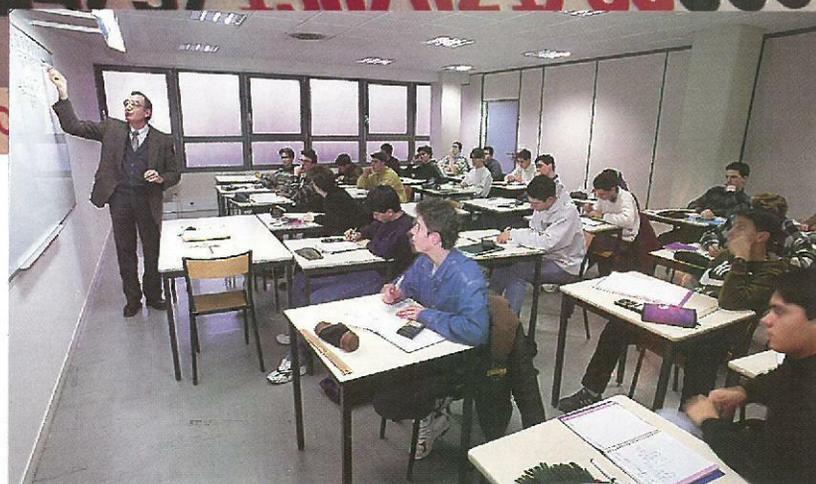
Digne héritière de l'Atelier-Ecole créé en 1927 par André Citroën, elle en a conservé la philosophie. Son rôle : former de futurs collaborateurs pour l'entreprise. "Nous devons être capables de prévoir les besoins de la société plusieurs années à l'avance, et faire preuve d'une grande flexibilité", explique Bernard Laporte, directeur de l'ETPC. En près de 70 ans d'existence, l'école n'a jamais hésité à modifier du tout au tout les formations

auxquelles elle prépare. Un exemple : après-guerre, l'établissement a formé des menuisiers, destinés à reconstruire les locaux endommagés ou détruits pendant le conflit. Le dernier recentrage important a été effectué il y a deux ans. L'école a abandonné ses formations en BTS (section électrotechnique) et en bac technologique F3 pour se consacrer aux BEP d'électrotechnicien et bacs professionnels EIE (Équipements et Installations Électriques) et MSMA (Maintenance des Systèmes Mécaniques Automatisés). Le cycle "normal" dure quatre ans. Les élèves intègrent l'ETPC en fin de 3^e et effectuent un premier cycle de deux ans qui les prépare aux BEP et

CAP. Ils ont alors le choix : commencer à travailler ou continuer pour préparer leur bac en deux autres années. "La majorité d'entre eux fait le cycle complet", souligne Mireille Sirieix, directrice des Études. *Ils se sentent plus forts pour entrer dans la vie active avec un bagage plus important, et intégreront l'entreprise à un échelon plus élevé.*

Les débouchés : toutes les professions de maintenance industrielle, dans tous les secteurs d'activité ainsi que la conduite des installations robotisées. Précision importante : les élèves ne sont en aucun cas obligés de travailler chez Citroën à l'issue de leurs études.





POUR ENTRER À L'ETPC

L'entrée à l'ETPC se fait traditionnellement en fin de 3^e. Le "recrutement" a lieu en trois temps. Après le dépôt du dossier, une première sélection est faite par un concours écrit portant sur les matières générales (mathématique, français et anglais). Puis, l'examen des dossiers scolaire a lieu avant une rencontre avec l'encadrement. "Nous cherchons alors à connaître les motivations des postulants, et à déterminer quel sera leur comportement. Autrement dit, à savoir s'ils feront de bons collaborateurs pour l'entreprise", explique Bernard Laporte.

Quelques places sont libérées en cours de cycle par des élèves qui rentrent directement dans la vie active, qui déménagent ou qui changent d'orientation. Elles sont alors disponibles pour des jeunes titulaires d'un BEP d'électrotechnicien, qui accèdent directement à la préparation au Bac. Le processus de sélection (présentation du dossier scolaire et entretien) est le même. Pour la rentrée 95, les dossiers peuvent être déposés jusqu'au 10 mai prochain. Le concours aura lieu le 13 mai 1995.

Aucun contrat ne les lie avec la firme au double chevron. "C'est important pour les élèves, qui sont à la fois sécurisés par la perspective d'un emploi et toujours libres de leur avenir", précise Bernard Laporte.

Les places sont chères

Les élèves ne s'y trompent pas. "Pour ma part, c'est surtout l'assurance d'avoir du travail qui m'a poussé à m'inscrire à l'ETPC", explique Christophe Gaudin, élève en terminale BEP. Pour être embauché chez Citroën, obtenir son diplôme n'est pas obligatoire. Mais les volontaires doivent remplir deux conditions : avoir un bon niveau, et adopter un comportement similaire à celui attendu d'un futur collaborateur Citroën. "Alors, une place leur est assurée dans l'entreprise", insiste Bernard Laporte.

Avant d'en arriver là, le chemin est long. L'école est réputée et les places sont chères. "Nous recevons des centaines de candidatures chaque année, parmi lesquelles il faut bien faire un choix", explique Mireille Sirieix (voir encadré). C'est que l'ETPC présente bien des attraits. Si la gratuité de l'enseignement (le statut d'école privée hors contrat de l'ETPC ne l'autorise pas à recevoir des subventions de l'Etat ; l'école est entièrement financée par la taxe d'apprentissage) est un élément déterminant aux yeux des parents, c'est le plus souvent la visite guidée de l'école qui séduit les élèves potentiels. Depuis la rentrée 91, l'établissement est en effet installé à Saint-Ouen, au sein de L'Institut Citroën (centre de formation de l'entreprise). L'atmosphère est agréable et les locaux flambant neuf. "J'ai été frappé par la propreté des ateliers et surtout par la

WALLIS WEIERSTRASS • ABF

quantité de matériel et de machines à disposition des élèves", se souvient Jean-Marie Roy, aujourd'hui en 1^{er} professionnelle.

L'expérience de professionnels

Les professeurs sont en effet un autre atout de taille pour l'ETPC. Tous sont ingénieurs ou techniciens issus du Groupe (hormis pour certaines matières générales, enseignées par des professeurs extérieurs). Ils ont été choisis pour leur aisance relationnelle et leurs qualités professionnelles. Leur principal point fort : avoir travaillé en usine, et pouvoir se servir de ce qu'ils y ont vécu pour illustrer leurs cours. "Nos élèves ont besoin de s'appuyer sur du concret, explique Philippe Jomotte, professeur de construction mécanique. Je puise le plus souvent mes exemples dans le domaine de l'automobile, en essayant toujours de faire le rapprochement entre l'exercice et ce qui se passe réellement dans l'entreprise", poursuit-il. Régis Carvallo a vingt ans de terrain derrière lui. Professeur de mathématiques, législation et gestion, il utilise son expérience pour faire connaître à ses élèves l'histoire de la société et ses nouvelles orientations. Tous les professeurs ont suivi un stage d'animation avant de commencer à enseigner à l'ETPC. "C'est important de savoir écouter, souligne Calogero Sola, professeur d'atelier mécanique. Les autres qualités requises ? la patience et la disponibilité. Contrairement aux professeurs de l'Education nationale, nous sommes présents dans l'établissement de 8 h à 16 h 30. Les élèves peuvent venir nous trouver quand ils le désirent. Cela facilite les contacts", poursuit-il.

Un métier passionnant

Si certains professeurs se sont découvert une véritable vocation pour ce métier, le but n'est pas pourtant d'en faire des enseignants professionnels. Ils restent collaborateurs Citroën et tous retourneront un jour sur le terrain. "Je sais que je retournerai travailler en usine. Mais j'y retournerai changé, témoigne Philippe Voldaire, professeur d'électrotechnique. Le contact quotidien avec

ces adolescents est une formidable manière d'ouvrir son esprit", explique-t-il. "Cinq ans d'enseignement à l'ETPC est la durée conseillée", précise Bernard Laporte. "Les techniques évoluent si vite qu'au-delà, ils risquent d'être coupés de la réalité", poursuit-il. Pour éviter ce décalage, les professeurs utilisent divers moyens : lecture de la presse professionnelle, stages de formation, contacts avec leurs anciens collègues. "Les nouvelles maquettes de machines qui arrivent régulièrement à l'atelier nous obligent à nous tenir au courant des évolutions, reprend Philippe Voldaire. Il faut bien que nous sachions nous en servir !"

Et pour cause. Ramenée au nombre d'élèves, la quantité de machines à disposition dans les ateliers est impressionnante. "Il faut au moins cela, réplique



Mireille Sirieix. Les élèves travaillent à l'atelier plusieurs heures par semaine. Pour encore plus de confort et d'efficacité, les groupes de travaux pratiques sont constitués de 12 élèves seulement, contre des classes de 24 en cours classique", déclare-t-elle.

Des plus qui font la différence

"Nous essayons de mettre le plus d'atouts possible dans les mains de nos jeunes, qu'ils choisissent ou non de commencer leur vie professionnelle chez nous", renchérit Bernard Laporte. Ainsi, les élèves sortent de l'ETPC Sauveteurs Secouristes du Travail, et en ayant en poche leur habilitation électrique, un diplôme qui ne fait pas partie du programme, mais qui est obligatoire pour commencer à travailler. "Mais nous ne perdons jamais de l'idée notre rôle initial : former de futurs collaborateurs Citroën. C'est pourquoi nous les initiions à un certain nombre de méthodes de travail utilisées dans l'entreprise. Un exemple : nous avons reproduit à l'école le modèle de nos cercles de qualité, afin de leur apprendre à travailler en

groupe et à communiquer. Nous insistons aussi beaucoup sur les valeurs chères à Citroën, comme la ponctualité, l'assiduité et la tenue", poursuit Bernard Laporte. "C'est vrai que lorsqu'on sort d'un établissement public, ce n'est pas évident de se plier aux règles en vigueur ici", témoigne Christophe Hayez, élève en terminale bac pro. "Mais ce sont autant de bonnes habitudes qui seront déjà prises avant notre entrée dans la vie active", ajoute-t-il.

Par ailleurs, un soin particulier est apporté à l'organisation des stages. Obligatoires dès la 1^{re} année de BEP, ils permettent efficacement aux élèves de prendre contact avec leur futur environnement professionnel. Ils sont effectués dans un des établissements de l'entreprise. "C'est le siège de Citroën à Neuilly qui se charge d'attribuer les stages. Les élèves n'ont pas à le chercher. Chacun doit avoir un objectif précis et fait l'objet d'un rapport. Nous profitons de l'occasion pour apprendre aux élèves à présenter un tel document, ce qui leur sera utile tout au long de leur vie professionnelle", confirme Mireille Sirieix.

La culture au service de l'entreprise

Si l'enseignement à l'ETPC est strict, on n'oublie pas pour autant que les élèves sont des adolescents et qu'ils ont besoin de se dépenser. Olivier Marchand, le professeur de sport, leur propose des activités sportives gratuites chaque samedi (foot, volley, athlétisme...), en dehors de leurs cours d'éducation physique. Il est assisté de trois autres professeurs de l'école. "Cela plaît beaucoup, explique-t-il. 40 % des élèves y participent."

Jean-Pierre Lemoine est pour sa part professeur d'arts appliqués. Entré chez Citroën en 1965, il a trouvé un moyen ludique d'initier les élèves à la culture d'entreprise. Il organise des activités culturelles qui leur permettent, plusieurs fois dans l'année, de faire des sorties au cinéma, au musée ou encore à l'opéra. "Dans le choix des sorties, je cherche toujours à recouper la culture tout court avec la culture d'entreprise. C'est aussi un moyen de leur ouvrir l'esprit et de communiquer avec eux", déclare-t-il. La méthode ETPC semble efficace : plus de 90 % de réussite au BEP, et plus de 80 % au bac, alors que la moyenne du département n'est que de 57 %. Les élèves sont confiants.



Les ateliers de l'ETPC sont riches en matériel.

"Avec un tel enseignement, on ne doit pas échouer", assure Jean-Marie Roy.

Pour l'avenir, Bernard Laporte a deux souhaits principaux : continuer à prouver à tous, y compris à l'intérieur de Citroën, que ses élèves sont les mieux préparés et, surtout, réussir à toujours être suffisamment flexible pour s'adapter aux besoins de la société. "Si un jour on nous demande de nous orienter sur le produit automobile, nous formerons des professionnels pour travailler dans nos bureaux d'Etudes, voire dans notre réseau commercial. Tout en restant une école technique", conclut-il. Son principal regret : ne pas avoir d'élèves féminines dans son établissement.

CURSUS

Tout au long de leur scolarité, les élèves suivent des périodes de formation en milieu professionnel dans les différents établissements de Citroën. Ainsi, l'ETPC prépare-t-elle aux diplômes suivants :

- Seconde professionnelle
- Terminale BEP

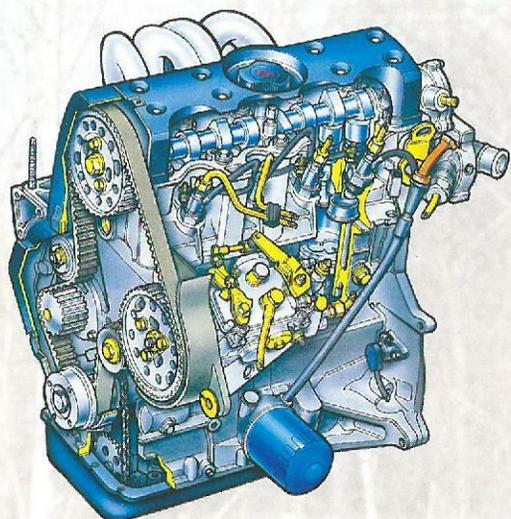
BEP ELECTROTECHNIQUE

- Première professionnelle
- Terminale professionnelle

BACCALAUREAT PROFESSIONNEL

- Equipements et Installations Electriques (EIE)
- Maintenance des Systèmes Mécaniques Automatisés (MSMA)

Citroën AX 1.5 D



Un nouveau

En juillet 1994, à l'occasion du renouvellement de la gamme, la Citroën AX a bénéficié d'une nouvelle motorisation Diesel. Outre ce moteur plus gros et plus puissant que le précédent, cette nouvelle AX s'est également offert des chevrons plus gros à l'avant du capot. Petite voiture aussi à

des progrès sensibles en reprises et en matière de silence de fonctionnement. Des atouts qui, ajoutés à un bon rapport qualité/prix, placent ce véhicule parmi les modèles les plus intéressants du marché des petites voitures économiques et performantes.

DOTÉE D'UNE NOUVELLE MOTORISATION DIESEL DE 1,5 LITRE DE CYLINDRÉE, LA CITROËN AX S'OFFRE UNE CURE DE VITAMINES ET S'AFFIRME PLUS QUE JAMAIS COMME ÉTANT "LA VOITURE DE CEUX QUI NE METTENT PAS TOUT LEUR ARGENT DANS LEUR VOITURE !"



l'aise en ville que sur les routes, elle a été conçue pour répondre à une clientèle privilégiant l'économie et le coût d'utilisation ainsi que les performances et l'agrément. Par ailleurs, au niveau de la conduite, la Citroën AX Diesel marque

Un tempérament vif et dynamique

Remplaçant le moteur 1.4 D, le nouveau moteur - TUD5 - d'une cylindrée de 1527 cm³ développe une puissance de 42 kW (58 ch) à 5000 tr/mn avec un couple de 9,5 m.daN (9,7 m.kg) à 2250 tr/mn. Par rapport aux résultats obtenus avec la motorisation précédente, la Citroën AX 1.5 D bénéficie de fait d'une augmentation de 9,5 % de sa puissance et de 10,5 % de son couple. En outre, les progrès réalisés dans le domaine des reprises se traduisent par plus de deux secondes gagnées au 0-100 km/h. Son



au moteur Diesel

tempérament vif et dynamique se vérifie à nouveau et garantit aux utilisateurs plus d'agrément. Son agilité en fait un véhicule particulièrement adapté pour les trajets urbains et sa consommation très basse (3,6 l/100 km à 90 km/h) lui assure une excellente aptitude pour les longs trajets. La polyvalence est donc l'un des grands points forts de la Citroën AX 1.5 D.

Bien-être et agrément

Commercialisée en trois niveaux de finition (X, SX et VSX), la gamme Citroën AX Diesel se compose de 5 modèles, deux versions 3 portes et trois versions 5 portes. Élégance, confort et bien-être ont été les maîtres-mots des stylistes et ingénieurs. Ainsi, sa taille compacte et sa ligne galbée ainsi que son intérieur en sont une illustration parfaite. Un soin extrême a été apporté au choix des matériaux. De même, le poste de conduite et ses commandes a fait l'objet d'études ergonomiques précises... La version VSX per-

met de profiter d'équipements facilitant la vie à bord comme la condamnation centralisée des portes, les vitres avant électriques, les glaces teintées, l'essuie-glace arrière et la banquette arrière dont le dossier se rabat par moitié...

La Citroën AX offre également de nombreux espaces de rangement : bacs pré-



sents dans les quatre portières (version 5 portes), compartiment à bagages généreux dont le chargement est facilité en raison d'un seuil positionné très bas. Bref, la Citroën AX Diesel a gagné en vivacité et en agrément de conduite tout en restant sobre.

ECONOME ET SURE

Agile et compacte, la Citroën AX Diesel excelle en ville et se prête également à la route. En effet, les ingénieurs de Citroën ont doté cette petite voiture d'un habitacle alliant confort et sécurité. Sa structure est constituée d'une cellule d'une grande rigidité, entourée de zones à déformation progressive qui permettent d'absorber l'énergie en cas de chocs. Par ailleurs, des bloqueurs de sangles de ceintures de sécurité avant renforcent la protection des occupants. Côté sécurité active, la Citroën AX bénéficie d'un comportement routier remarquable. Cela, grâce à une suspension issue d'une technologie de très haut niveau. Enfin, quelles que soient les chaussées et routes abordées, elle fait preuve d'une adhérence parfaite.





Citroën "Exclusive" comme ambassadrice...

Le 1^{er} mars dernier, Citroën a commercialisé une gamme de modèles AX, ZX, Xantia et XM appelée Exclusive. Sa présentation luxueuse et raffinée est un atout essentiel dans la recherche d'une identité claire et d'une image forte. Ces nouveaux modèles disposent d'atouts concrets pour une clientèle recherchant le raffinement, l'équipement et l'esthétique dans un univers haut de gamme. Avant tout, "Exclusive" est un label faisant référence. En effet, cette gamme intègre en série la majorité des équipements disponibles dans chacune des familles de produits en termes d'agrément, de confort et de style. En outre, le monogramme "Exclusive", dont le graphisme est commun aux quatre véhicules, les garnissages des sièges en cuir et alcantara plissé ou encore les jantes en aluminium contribuent à l'identité de chacun des modèles ainsi qu'à l'esprit des "Exclusive" dont la dénomination indique clairement le caractère spécifique. Le choix des motorisations - 1,4 l pour AX ; 1.8i pour la ZX ; 2 l pour Xantia ; ainsi que 2 l turbo CT, 3 l V6, 3 l V6.24 soupapes, 2.1 l turbo Diesel et 2.5 l turbo Diesel pour XM - alliant souplesse et performances, ajouté à la richesse des équipements en termes de sécurité assurent aux utilisateurs un très bon agrément et une sérénité accrue. Les Xantia et XM disposent de la suspension Hydractive II, de l'ABS, également en option sur la ZX, d'un sac gonflable conducteur et de la



climatisation en série. Enfin, l'ensemble de ces véhicules bénéficie d'un autoradio RDS avec lecteur de K7 auto-reverse. Et, pour répondre aux attentes de la clientèle, la quasi-totalité des motorisations équipant ZX, Xantia et XM est disponible avec boîte de vitesses automatique.

AX Spot Diesel : la joie de vivre !

Après le lancement réussi de la série personnalisée Citroën AX Spot version essence au mois de décembre, Citroën a commercialisé - le 1^{er} février dernier - en complément une AX Spot Diesel. Equipée du moteur TUD 5 qui offre des performances et des consommations très favorables - 1527 cm³ développant 42 kW (58ch) à 5000 tr/mn -, cette série personnalisée bénéficie d'atouts identiques au modèle essence : boucliers peints couleur caisse, garnissages intérieurs originaux, décor adhésif, équipements de série ou optionnels...



A signaler, les quatre couleurs carrosserie déjà proposées sur la version essence et qui respirent la joie de vivre : lac rose, vert polynésien, bleu amiral et blanc banquise. Disponible en 3 et 5 portes, cette AX très abordable et particulièrement économe sera une complice pleine de vie !



La Citroën ZX Flash !

Après le succès de la Citroën ZX Flash commercialisée en février 1993, la Marque a lancé, au mois de janvier



dernier, une nouvelle série personnalisée du même nom. Disponible en 3 et 5 portes, la Citroën ZX Flash bénéficie de deux motorisations essence (1124 cm³ développant 60 ch à 6200 tr/mn ou 1360 cm³ développant 75 ch à 5800 tr/mn) et d'une motorisation Diesel (1905 cm³ développant 75 ch à 5800 tr/mn). Elle se caractérise par des boucliers gris ouragan et des baguettes latérales de même couleur. Un adhésif "Flash" est apposé sur le volet arrière à droite et sur les portes avant. Elle est également dotée de vitres teintées et d'un essuie-lave-glace arrière avec intermittence. Les enjoliveurs sont du type Citroën ZX Furio et les pneumatiques des Michelin 175/65-14 MXT. Quant aux garnissages intérieurs rouge ou vert, ils s'harmonisent avec les couleurs de carrosserie blanc banquise, bleu amiral, rouge furio ainsi que les deux peintures métallisées vert Poséidon et gris quartz. En outre, le volant moussé trois branches complète la présentation intérieure où agrément et facilité d'utilisation ont été privilégiés. Bref, la Citroën ZX Flash constitue une alternative séduisante pour une clientèle à la recherche d'une personnalisation discrète, stylée, et d'un bon rapport prix/équipements.

Xantia, la Tentation...

Au mois de janvier dernier, Citroën a commercialisé une série personnalisée : Xantia Tentation. Définie sur la base du niveau X, cette Citroën Xantia offre quatre motorisations - 1.6i et 1.8i

essence, 1.9 Diesel et 1.9 turbo Diesel - ainsi que de plusieurs atouts améliorant la présentation et le confort. Elle dispose, en effet, de nombreux équipements de série : pack électrique comprenant le verrouillage centralisé avec commande à distance, lève-glaces avant électriques, temporisation et extinction progressive des plafonniers. Les principaux équipements en option étant l'airbag conducteur, le climatiseur à température régulée avec filtre à pollen et l'antidémarrage codé sur les versions essence. En outre, trois couleurs de carrosserie dont deux nacrées (vert véga et bleu mauritius) et une métallisée (gris quartz) sont proposées. Et pour



agrémenter sa présentation extérieure, Citroën Xantia bénéficie de rétroviseurs peints couleur carrosserie et de vitres teintées. Une personnalisation discrète qui s'ajoute aux qualités unanimement reconnues en termes d'esthétique, comportement routier et confort. De quoi succomber à la tentation.

La Citroën ZX Break primée en Grèce

Le magazine *Auto-Tviti* a élu la Citroën ZX Break meilleure voiture dans la catégorie des breaks en 1994 pour son rapport qualité/prix. En outre, son design, son confort, sa capacité de chargement ainsi que son positionnement prix ont été des facteurs décisifs.



SACRÉS VILLAGES

AUTRUCHE, DAUPHIN, CHATTE, LA BALEINE. NON, CE N'EST PAS UNE RESERVE D'ANIMAUX MAIS... DES VILLAGES DE LA CAMPAGNE FRANÇAISE QUE NOUS SOMMES ALLES EXPLORER. CITROËN ÉVASION NOUS A MENÉS VERS L'INSOLITE, JUSQU'AU "BOUT DU MONDE".

En scrutant les codes postaux, les cartes Michelin, les annuaires, on dénombre plus de huit cents de ces endroits aux noms pittoresques. La curiosité nous a fait parcourir 16 000 kilomètres : des plages humides du Pas-de-Calais à celles plus ensoleillées de la Méditerranée.

Portes grandes ouvertes, Citroën Evasion a absorbé avec appétit tout ce qui était vital à notre autonomie pour ces trois mois de voyage en terre inconnue.

Précaution utile quand on inscrit *les Déserts* et *chez Dieu* sur la liste des destinations. Allez savoir ce qui vous y attend !

Les coffres se remplissent : glacière pour les pellicules photo, frigo miniature de survie, toile de fond de trois mètres de long pour le studio ambulant, cartons de documentation, tente, duvets et vêtements de rechange pour affronter toutes les météo : nous devons passer à... "*Froid Cul*" après avoir quitté *les Déserts* - un village blotti au creux d'une vallée où le mercure se tasse au fond du thermo-

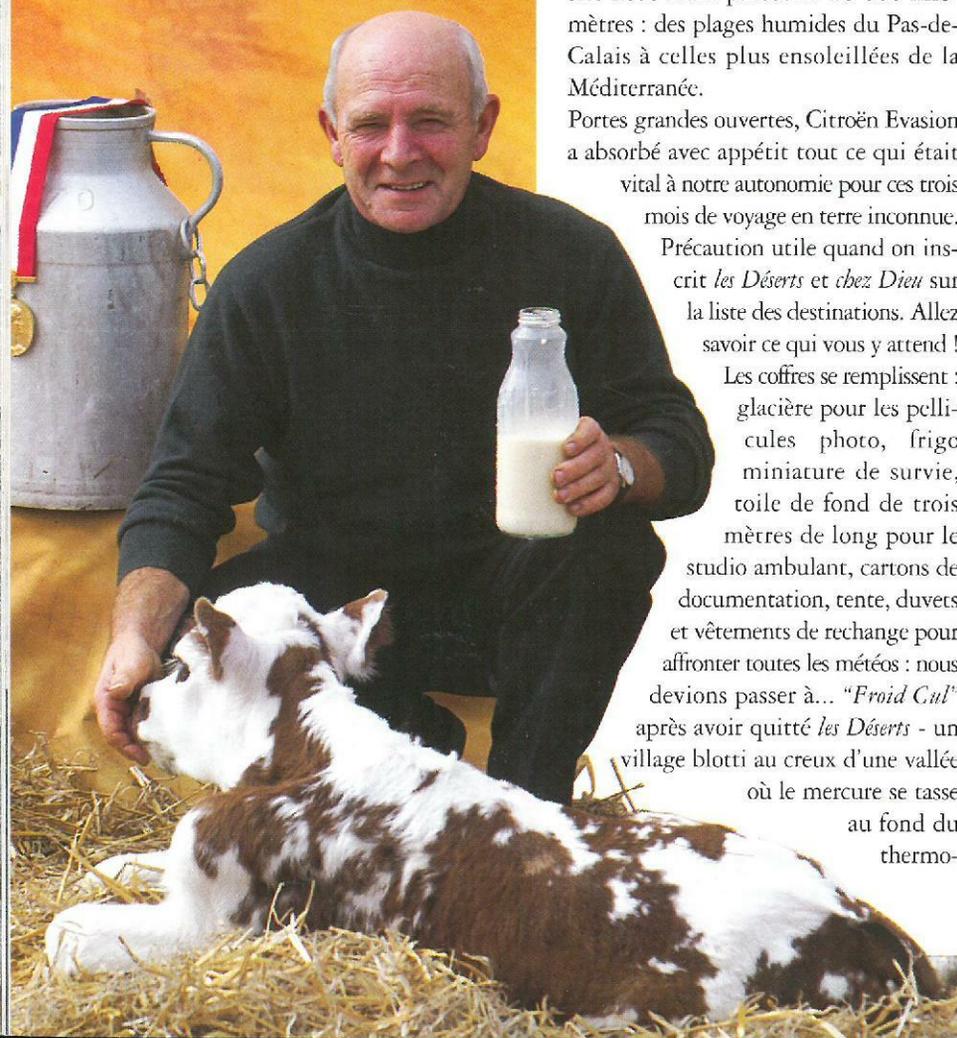
mètre. Heureusement, l'espace modulable, disponible grâce aux sièges amovibles, nous a grandement aidés dans nos rangements... et dérangements successifs !

Dépaysement garanti !

De cours de fermes en cours d'écoles, de bavardages avec les anciens autour du zinc du dernier café, à l'interview informelle de Monsieur le maire, assis sur son tracteur à onze heures du soir, nous avons fait le plein d'anecdotes et pris le pouls de notre



campagne. Il n'y a pas d'itinéraire recommandé pour découvrir ces villages et apprendre : dans l'ordre ou dans le désordre, on est toujours gagnant... Commençons par *Tiercé*. Ce gros bourg de Maine-et-Loire compte 1 700 habitants et un entraîneur de chevaux : monsieur Bidon ! Pas si bidon que cela :



Englishville, l'un de ses 25 protégés, a gagné à Auteuil en 1993 et les autres ont raflé 26 coupes la même année dans les compétitions régionales et nationales. On aime les battants par ici, Monsieur le maire en est un exemple vivant : à 83 ans, il tient la mairie depuis 1971.

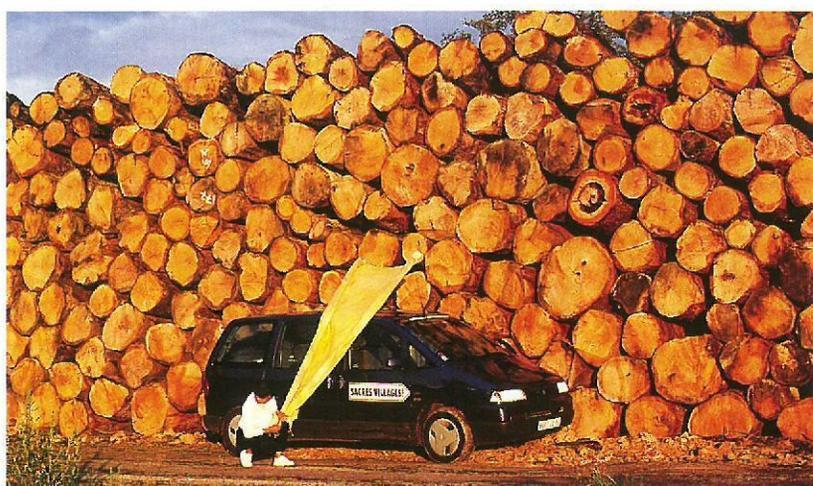
Ici, les gens ont du caractère comme le muscadet que l'on vendange, à tel point que les Alsaciens y venaient autrefois chercher des centaines d'hectolitres pour faire leur vin d'Alsace. L'origine du nom du village de Tiercé est encore un mystère. Les hypothèses se multiplient avec le nombre d'historiens qui se penchent sur la question : pour l'un, Tiercé se rapprocherait de Torcy, qui renvoie à la racine pré-latine Torté, donnant l'idée de fermentation, de marécage, qui correspond à la nature des



lieux. Pour un autre, c'est un nom dérivé de "Ad Tertiam Lapidem" - la troisième borne - une façon de compter les distances il y a bien des siècles, Tiercé étant effectivement sur un itinéraire antique remontant la vallée de la Sarthe. Troisième hypothèse enfin, c'est bien la moindre des choses pour un village de ce nom-là, Tiercé découlerait de Theodoracus, nom d'homme



gallo-romain. La terminaison en "acus" indiquant la possession d'un domaine : le domaine de Théodore ! Mais cette solution a une très faible cote au box office. A vous de parier. A la Baleine, pas d'erreur possible, les 121 habitants de cette commune de la Manche se sont mis d'accord. La Baleine vient du latin Balena, Valena



qui signifie vallée. Tout concorde : la vingtaine de maisons du bourg est calée au creux de deux collines. Mais les pistes risquent d'être brouillées pour les futurs historiens : des marins, des "terra-neuvas" chasseurs de baleines ont jadis déposé dans l'église un os du grand cétacé, un ex-voto pour remercier le ciel de les avoir sauvés d'un accident de pêche. Plus récemment, un adolescent du village, en vacances au Canada, a obtenu l'autorisation de ramener une vertèbre d'un vieux squelette du mammifère. Dans deux cents ans, on pensera à un ancien cimetière de baleines !

Quelques tours de roues plus loin, cap au nord, nous rencontrons une grande femme blonde, Madame le maire de... Bellebrune, de l'allemand Brunnen, qui se traduit par source : belle source. Brigitte de Prémont est la deuxième femme maire que nous rencontrons en douze semaines de pérégrination.

Aux Déserts de Savoie

Après les embruns de la Manche et ceux de l'Atlantique, l'Evasion se dirige vers des cieux plus cléments : les Déserts, en

LE TOUR DE FRANCE... EN EVASION

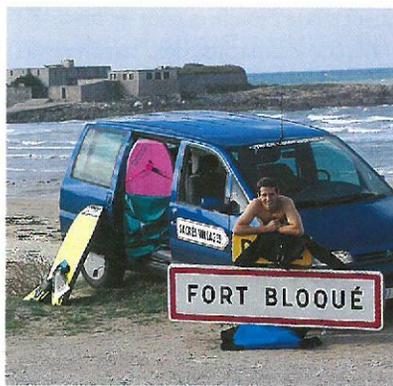
Après avoir réalisé un tour de la planète en Traction Avant, il y a quelques années, j'avais envie de poser ma loupe sur la France. Une nouvelle Citroën s'imposait pour repartir à l'aventure : l'Evasion. Quel confort ! Des kilomètres de départementales, de chemins de terre sans soulever le capot ; une autonomie de 800 kilomètres ; une plage avant assez large pour déplier une carte sans attraper le torticolis ; un volume important pour empiler tout le matériel photo et la bâche du studio ambulant ; sans oublier la glacière pour les "repas cantine" dans les champs ! Les portes à ouverture latérale nous ont souvent permis d'extirper plus facilement les valises, d'installer aussi une mini table plus accessible. Le siège conducteur, un vrai fauteuil de salon, vous permet d'arriver tout frais, sans fatigue excessive après plusieurs centaines de kilomètres. Les gestes se font tout en souplesse. Les commandes radio sur le volant sont très utiles sur les autoroutes, mais encore plus sur les routes sinueuses des campagnes où l'on doit souvent tenir son volant des deux mains d'un virage à l'autre. Enfin, je n'ai jamais eu besoin de mon double de clés, le système de verrouillage vous empêche de claquer les portes fermées en oubliant votre trousseau à l'intérieur, mésaventure qui peut vous gâcher la journée, vous torpiller un entretien important. L'accueil du véhicule a été enthousiaste dans tous les villages, nous avons parfois l'impression d'être des représentants remplissant leurs carnets de commandes, en quête d'un record de vente...



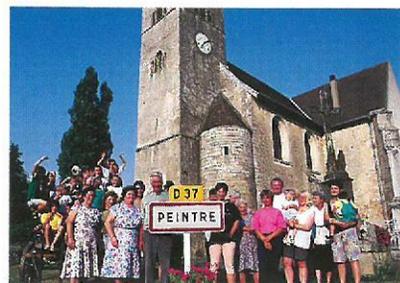
Savoie. La route est ponctuée d'arrêts imprévus : des antiquaires, des surfeurs, une équipe de basket qui nous poursuivent, un mètre de tapisserie en main ou un surf sous le bras, pour mesurer le volume, compter les sièges, apprécier le confort, l'espace pour les joueurs aux grandes jambes... Le levier de vitesses, directement accessible sur le tableau de bord, est très reposant et particulièrement apprécié au cours de ces longues étapes. Aux Déserts, Monsieur le maire nous déclare être le "roi des chameaux". L'un des villageois lèvera d'ailleurs les bras au ciel en nous confiant : *"Oh vous savez, dans nos communes, c'est parfois celui qui a le plus beau discours et le plus beau pantalon qui est élu."* Les Déserts en Savoie n'ont rien à voir avec les champs de dunes du Sahara, mais l'idée de désertification, de faire table rase du paysage n'est pas étrangère à l'origine du nom. Les Déserts vient du mot Essarts, du patois essarter qui signifiait défricher, déboiser, brûler les souches et les répandre sur le sol pour le fertiliser à nouveau. *"Oh, on peut parler de désert, s'exclame un agriculteur, il y avait plus de 500 vaches par ici il y a encore 25 ans, on en compte seulement une trentaine aujourd'hui."* L'un des hôteliers profite de la situation avec malice, il a appelé son établissement "l'Oasis". Nous rencontrons le doyen, un ancien facteur qui a l'habitude de raconter des histoires : *"Oh, vous êtes journalistes ! Je me méfie des journalistes, l'un d'entre eux a un jour rapporté que j'avais fait la guerre de 14... J'ai jamais fait la guerre, mais on me l'a racontée, alors je peux bien la raconter à mon tour. Alain Decaux, il a bien raconté la Révolution, il ne l'a pas vécue non plus !"* Des histoires, la campagne en regorge. Mais il faut parfois pister le bon conteur ; la télé et tout son "farfouilli" visuel ayant balayé la transmission orale des légendes, des "on-dit"...

Histoire de noms...

Peu d'habitants connaissent l'origine du nom de leur village, et pourtant, quel beau voyage à travers le temps ; le village de *Chatte*, du mot châtaignier, un arbre qui couvrait la région mais qui a aujourd'hui laissé la place aux noyers. Voilà pour l'histoire, le maire, lui, nous livre la légende : le village aurait été submergé par une rivière voisine en crue, et la seule survivante était une petite chatte réfugiée sur le toit de l'église. *Chez Dieu*, en Vendée, il n'y a pas d'église, ni d'argent, les gens - des anges ? - étaient si pauvres autrefois qu'ils construisaient leurs murs de grange avec des tuiles déclassées. *Chez Dieu* est une évolution



du patois adié, adiou qui veut dire "bonjour". *Survie*, dans l'Orne, est un modeste village, quelques bâtisses éparpillées construites sur un ruisseau : la Vie. On y survit avec des champs de pommiers et quelques vaches laitières. Leurs mamelles donnent le lait des fromages du village voisin : *Camembert*. Un pays de pâturages où se trouvait le champs d'Ambert, qui s'est transformé en Camembert. Au-dessus du tableau de bord de l'Evasion, l'espace est assez large pour déplier d'un bloc la carte de France, prochaine ville étape : *Joyeux*.



Cette terre appartenait à César et fut partagée entre ses différents compagnons d'armes. *Joyeux* dérive du latin Joliacus ; acus se traduisant par terre... c'est la terre de Jules. *Hommes*, en Anjou, s'est jumelé avec la *Ville-aux-Dames*, plusieurs mariages mixtes y ont été célébrés, où le mari était d'Hommes et la femme de... la *Ville-aux-Dames* ! *Hommes* est venu d'ormes, ormeaux, des arbres aujourd'hui disparus du pays suite à une maladie qui les a décimés. *Fort-bloqué*, dans le Morbihan, doit son nom à une maison fortifiée, construite sur un rocher isolé, inaccessible à marée haute. Tous ces villages aux noms insolites sont le berceau de nombreuses anecdotes : à *Camarade*, dans l'Ariège, l'un des derniers habitants à s'y être installé est un journaliste communiste. A *Peintre*, dans le Jura, l'instituteur local est parfois pris pour un professeur... de peinture. A *Autruche*, les cuisinières s'amusent des réactions des invités quand elles annoncent une omelette d'œufs... d'Autruche. Parfois, l'originalité se paye : *la Baffe*, caché pourtant dans les forêts des Vosges, a dû

remplacer quatre fois son panneau d'entrée, volé par des collectionneurs peu scrupuleux.

Luc Marescot



Citroën XM Alto

La voiture intelligente

VEHICULE DE SYNTHÈSE, LA CITROËN XM ALTO POSSEDE TOUTES LES QUALITES DE SES CONSOEURS. LA SEULE DIFFERENCE : SON INTELLIGENCE. CONCENTRE DES TRAVAUX DE RECHERCHE ENTREPRIS PAR LE GROUPE PSA PEUGEOT CITROËN DANS LE CADRE DU PROGRAMME EUROPEEN PROMETHEUS, CETTE XM OFFRE LE MEILLEUR DE LA TECHNOLOGIE ELECTRONIQUE EMBARQUEE.

Actuellement, plus de 135 millions d'automobiles sillonnent les routes et les rues des villes européennes. Un nombre de véhicules qui ne cesse de croître, notamment dans les zones urbaines où se concentre la population. Il était donc urgent pour les constructeurs automobiles d'apporter des solutions ayant pour objectif l'amélioration de façon durable du trafic routier ainsi que la sécurité des automobilistes. Dès 1986, le groupe PSA Peugeot Citroën s'est associé avec les autres constructeurs européens autour du projet Prometheus (Programme for an European Traffic with Highest Efficiency and Unprecedented Safety). Un programme clairement défini puisqu'il s'agissait de doter le trafic européen d'une efficacité optimale et d'offrir à l'automobiliste une sécurité d'un niveau sans précédent. Pour ce faire, l'industrie automobile européenne dans sa globalité - équipementiers et sous-traitants - a mis en commun ses moyens de recherche et son savoir-faire pour apporter des solutions rapidement applicables. Résultat, le 18 octobre dernier, lors de la session de clôture des travaux du programme Prometheus, le groupe PSA Peugeot Citroën présentait 12 prototypes et un véhicule de synthèse, la Citroën XM Alto.

Naissance d'une voiture intelligente

Au sein de ce programme, le Groupe a joué un rôle leader dans le domaine de l'architecture électronique. En effet, prenant une part active dans toutes les nouvelles technologies étudiées dans Prometheus, le Groupe s'est particulièrement chargé des études concernant l'architecture électronique embarquée.

L'ambition étant d'intégrer dans un véhicule les fonctions multiples qu'attendent les clients tout en satisfaisant aux conditions de faisabilité industrielle, d'encombrement et de coûts.

Outre la réalisation de démonstrateurs prototypes, la décision de rassembler sur un même véhicule l'ensemble des travaux du programme Prometheus fut prise dès 1992. "Ce fut un exercice de style. Il s'agissait de réaliser un mulet multifonctions en termes de sécurité et de confort. Cette voiture présente donc une grande partie des fonctions que nous avons développées sur les autres prototypes. Pour cela, il fallait choisir un véhicule haut de gamme et le choix de la Citroën XM s'est imposé naturellement", souligne Jean-Luc Meyer, chargé de l'architecture des projets automobiles à la direction des Etudes et





Techniques Automobiles. Une douzaine d'ingénieurs et techniciens a constitué le noyau dur nécessaire à la réalisation de la Citroën XM Alto.

Cette dernière, tout en conservant les qualités dynamiques et de confort d'une Citroën XM, réunit cinq thèmes de recherche : vision de nuit, suivi de lignes blanches, conduite coopérative, suivi de véhicule et guidage autonome informé. Voiture intelligente, la Citroën XM ALTO (Advanced Leading Technology On board) aide l'utilisateur dans sa conduite grâce à ces différents systèmes. Mais attention, ce dernier n'est jamais remplacé. En effet, l'utilisateur peut, à tout instant, inter-

rompre l'action du copilote pour les fonctions de suivi de lignes blanches et de véhicules. Les autres systèmes ayant un rôle principalement informatif.

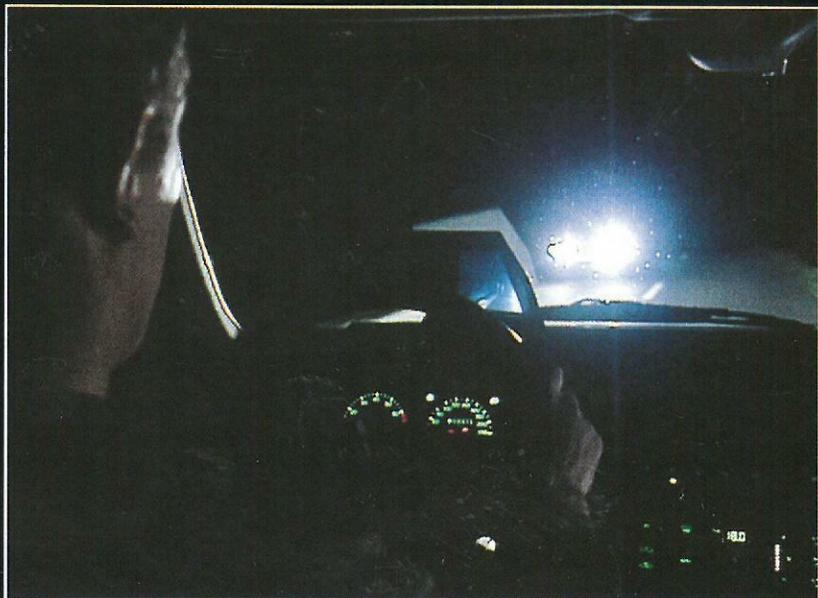
Sécurité et confort...

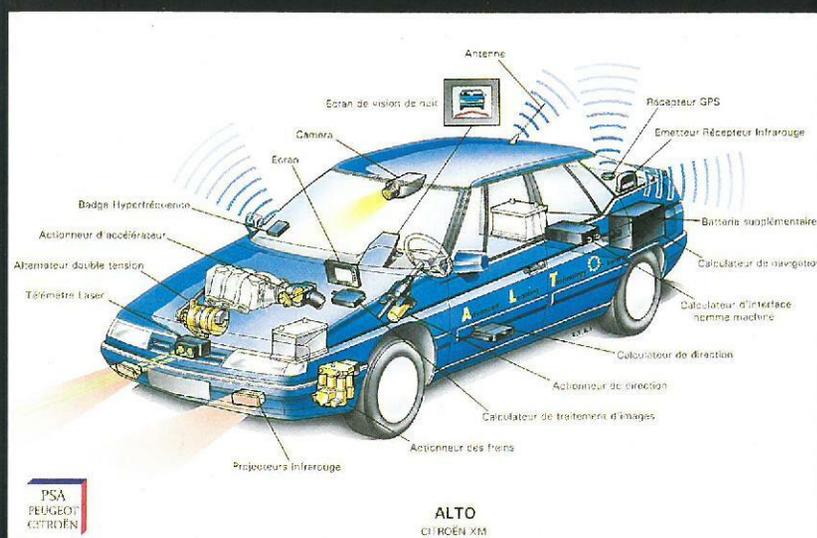
Les ingénieurs ont travaillé sur deux aspects principaux : la sécurité et le confort. "Notre volonté était de faire une voiture et non un ordinateur sur quatre roues. Aussi, avons-nous pris en compte le confort du conducteur pour lui offrir une sécurité optimale", explique Jean-Luc Meyer. Pour la conduite de nuit, par exemple, les ingénieurs ont développé un système qui per-

met d'améliorer la vision de nuit en diminuant l'effet d'éblouissement - le fameux trou noir - que le conducteur subit lorsqu'il croise un véhicule arrivant en sens inverse. Ils ont ainsi équipé la voiture de projecteurs additionnels infrarouge, d'une caméra sensible dans le proche infrarouge et d'un écran de restitution qui renvoie une image vers le conducteur. Cette fonction offre au conducteur une double information visuelle - directe et projetée. Dès lors, l'automobiliste distingue facilement les piétons, deux-roues et objets se trouvant sur la route ou le bas-côté. De même, la Citroën XM Alto dispose d'une fonction de suivi de lignes blanches qui se compose d'une caméra, d'un calculateur de traitement d'image et d'une alarme. Tout changement de file ou perte de contrôle du véhicule déclenche un signal qui reproduit le bruit des pneus. Si le conducteur ne réagit pas à ce signal lors du franchissement des lignes blanches,



un actionneur de direction se déclenche pour remettre la voiture sur la bonne trajectoire. Là encore, le conducteur peut reprendre le contrôle sur le copilote en tournant le volant ou en désactivant le système. Par ailleurs, pour la conduite sur autoroute, un régulateur d'allure et de distance intelligent a été mis en place sur cette Citroën XM. Pour cela, la voiture dispose d'un télémètre laser, d'un calculateur de pilotage et de commandes électroniques de l'accélérateur et du freinage. L'amélioration de la sécurité sur les routes, par un échange d'information entre les véhicules et l'infrastructure sur l'état routier, a fait l'objet de recherches dans le domaine de la conduite coopérative. Le véhicule peut communiquer avec des balises d'autoroute grâce à un badge d'hyperfréquence placé sur le pare-brise. La Citroën XM Alto peut ainsi livrer des informations sur l'état de la route et du trafic afin qu'elles soient répercutées en

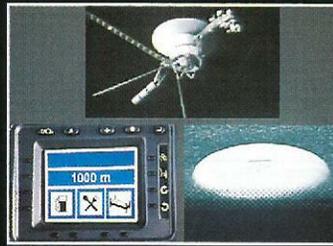




ALTO
CITROËN XM

amont vers les autres véhicules. Pour ce faire, le groupe PSA Peugeot Citroën a proposé, avec ses partenaires, un système de signalisation routière interactive appelé Isis. Dans le même esprit, la voiture est équipée d'un système de guidage autonome informé. Informer et guider l'automobiliste en lui indiquant le meilleur itinéraire, telle est la finalité de ce système qui utilise une cartographie numérique

et des capteurs de localisation du véhicule. Dès lors, le conducteur peut programmer sa destination en évitant les encombrements par exemple. Le confort de conduite est alors optimal et la fluidité du trafic améliorée. Cependant, ces solutions innovantes, pour être rapidement appliquées, exigent l'installation d'une infrastructure spécifique de la part des pouvoirs publics.



PROMETHEUS ?

Lancé en 1986 pour une durée de huit ans dans le cadre de l'initiative Eureka, le projet Prometheus a réuni treize constructeurs, l'industrie des équipements automobiles, l'industrie électronique ainsi que de multiples laboratoires et organismes de recherche autour d'un objectif ambitieux : améliorer la sécurité automobile et faciliter le trafic routier. Avec un budget annuel de 30 millions d'écus répartis par tiers entre les différents partenaires, Prometheus a permis l'éclosion d'idées et de projets suivants :

- améliorer la sécurité, en prévenant l'accident ;
 - développer la conduite coopérative entre les véhicules et les infrastructures ;
 - guider et aider à la navigation des automobilistes.
- Tous ces projets ont été présentés sous forme de prototypes lors de la cérémonie de clôture du programme, le 18 octobre 1994.



Agnès Varda ou la

POUR CELEBRER LE CENTENAIRE DU CINEMATOGRAPHE, AGNES VARDA A REUNI DANS UNE COMEDIE UNE PLEIADE D'ACTEURS PRESTIGIEUX. DE MICHEL PICCOLI A CATHERINE DENEUVE, EN PASSANT PAR ROBERT DE NIRO ET ALAIN DELON, LE FILM "LES CENT ET UNE NUITS DE SIMON CINEMA" A OUVERT L'ANNEE PAR UN BALLET D'ETOILES. CITROËN NE POUVAIT MANQUER UN TEL RENDEZ-VOUS. INTERVIEW KALEIDOSCOPE...

6 janvier, XIV^e arrondissement de Paris. Ce jour-là, Ciné-Tamaris, à la fois maison de vie et atelier de montage de la cinéaste Agnès Varda, était en pleine effervescence. La réalisatrice apportait, en effet, une touche finale au montage



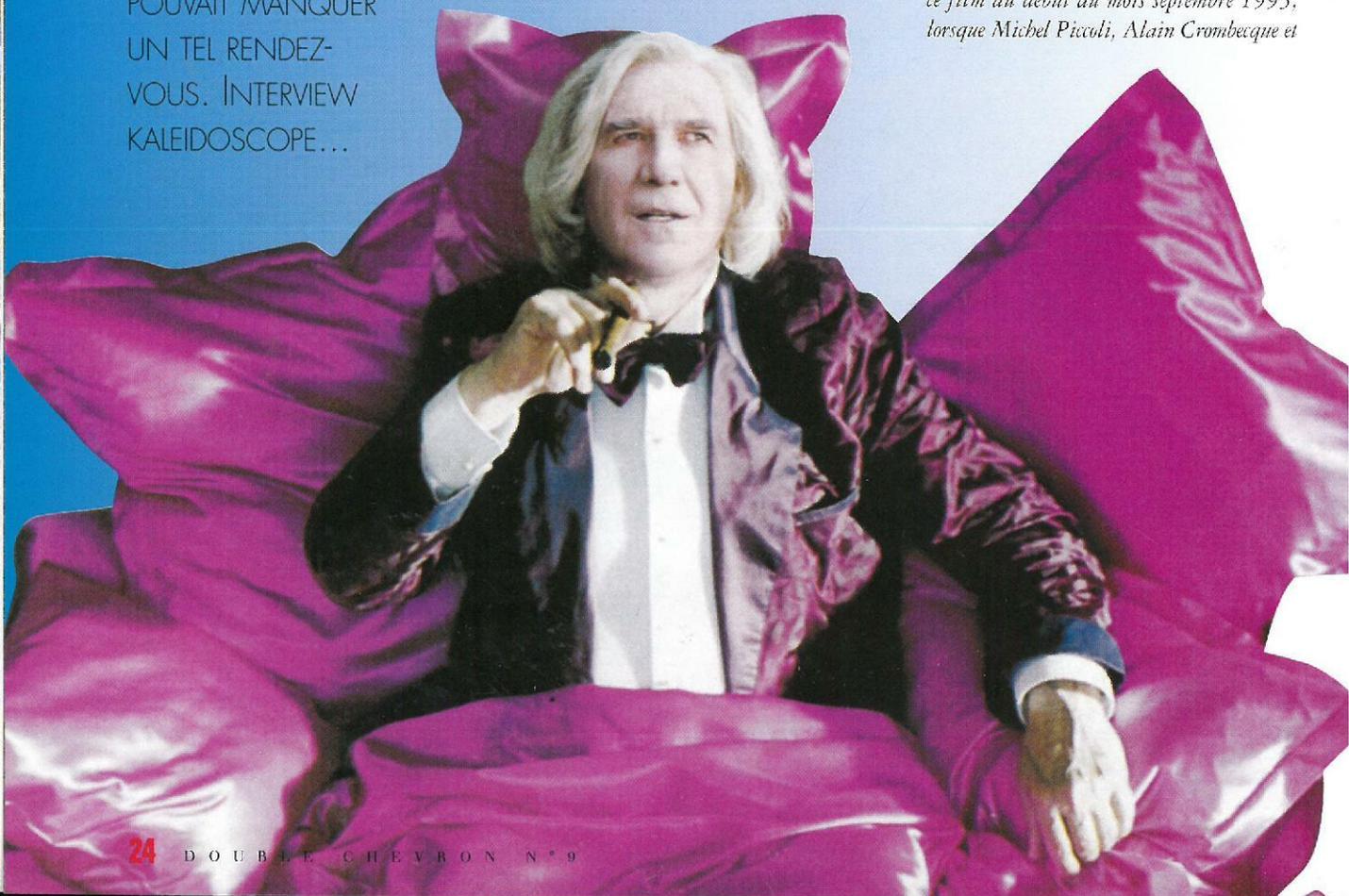
de sa dernière œuvre : *Les Cent et une Nuits de Simon Cinéma* et en préparait la promotion. Entre les allées et venues de ses collaborateurs, les appels téléphoniques, l'arrivée impromptue mais néanmoins flegmatique de son chat... Agnès Varda répondait aux questions du *Double Chevron*. En préambule, elle nous confiait avoir été

ravie d'utiliser la flotte de XM et de Xantia mise à sa disposition par Citroën pendant le tournage de son film. Un soutien logique lorsque l'on sait que, tout au long de son histoire, Citroën s'est régulièrement associé au 7^e Art. Ainsi, de la Traction Avant à la Citroën XM, les modèles de la Marque ont accompagné les plus grands cinéastes et stars.

Aujourd'hui, partenaire de festivals tels que le Festival du film américain de Deauville et de la cérémonie des Césars, la Marque s'affiche sur l'écran comme en coulisses. En outre, à l'instar d'un film, une automobile ne se rêve-t-elle pas avant de prendre forme ? Une scène, un plan cinématographique ne se dessinent-ils pas ? Bref, tout commence par des traits, des lignes jetés sur un papier...

Double Chevron : Comment sont nées "Les Cent et une Nuits de Simon Cinéma" ?

Agnès Varda : J'ai commencé à rêver à ce film au début du mois septembre 1993, lorsque Michel Piccoli, Alain Crombecque et



a passion du cinéma

Serge Toubiana sont venus me voir. Responsables d'une association créée pour réfléchir au "Premier Siècle de Cinéma", ils me proposaient de faire un film de montage et de commentaires. Ma réaction fut immédiate : pour célébrer le cinéma, il fallait réaliser un film avec une his-

sensations et de souvenirs cinématographiques. D'ailleurs, l'esprit de Luis Buñuel y est fortement présent. En effet, j'ai bâti mon film autour de lui et de l'Age d'or, du Fantôme de la Liberté... Et l'histoire d'un vieux monsieur interprété par le merveilleux Michel Piccoli.

L'argent est au cœur de cette petite fiction légère. Car on ne peut pas parler de cinéma sans argent, le cinéma étant à la fois un art et une industrie.

D.C. : Justement, vous avez un casting prestigieux. Comment l'avez-vous défini ?

A.V. : La vérité est qu'il existe beaucoup d'autres merveilleux acteurs et actrices. J'ai choisi selon mon instinct et les disponibilités de chacun, car ces personnalités tournent beaucoup. Certains d'ailleurs auraient aimé venir, mais ils n'étaient pas disponibles. Par exemple, j'avais écrit une scène pour Isabelle Huppert et Richard Gere qui était à Londres à ce moment-là. Il était prêt à venir. Mais l'emploi du temps de son tournage et celui d'Isabelle



toire, des personnages, des émotions, des clins d'œil... Quant au titre, je voulais faire une référence aux contes des mille et une nuits ; ce sont des histoires que l'on écoute avant d'aller se coucher... et des histoires de cinéma. Par ailleurs, on va souvent au cinéma le soir. L'autre idée est que cela se continue. Dans le film, coexistent Monsieur Cinéma, personnage centenaire avec ses souvenirs du premier siècle, et un groupe de jeunes qui veulent faire des films et débutent. C'est le second siècle du cinéma. Mon film est construit comme un jeu car le cinéma est un jeu dont les règles sont sévères, mais c'est un jeu comme je l'ai écrit dans la préface du livre de Bernard Bastide (1).

D.C. : Est-ce pour cette raison que vous avez déclaré : "De toute façon, un film, c'est le souvenir que l'on en a" ?

A.V. : Prenez le film de Federico Fellini *La Dolce Vita*, on retient une scène ou deux... ou encore une musique (et Agnès Varda entonne l'air d'*Un Homme et une Femme* de Claude Lelouch). Vous voyez, le cinéma, ce sont des bribes de musiques, d'émotions. J'ai donc mis des bribes de musiques et des extraits qui nous font immédiatement penser à un film et puis on passe à un autre... En fait, il s'agit d'un récit qui est pris dans un kaléidoscope de

Ce vieux monsieur représente à la fois les cinéastes et les spectateurs. Certes, il y a une fiction à la base et des stars internationales



invités qui rentrent dans le cadre de cette fiction : un monsieur centenaire engage une jeune étudiante en cinéma afin qu'elle lui rafraîchisse la mémoire. Cette dernière découvre que Monsieur Cinéma est très riche et sans héritier ; elle tente de trouver quelqu'un pour prendre la place de l'héritier et le faire reconnaître pour voler l'argent et faire du cinéma.

La Pointe courte, Cléo de 5 à 7, Sans toit ni loi, Kung-Fu Master, Jacquot de Nantes... Quelques-uns des plus beaux chefs-d'œuvre signés Agnès Varda.



A gauche : Pour les *Cent et une Nuits de Simon Cinéma*, les Citroën XM ont été des figurantes à la hauteur...

Ci-dessous : Marcello Mastroianni, le meilleur ami de Monsieur Cinéma (Michel Piccoli), rencontre Camille (Julie Gayet), la jeune étudiante en cinéma.

ont empêché la réalisation de cette scène. Tous ces acteurs ont mis une amitié et une bonne volonté formidable à tourner dans ce film. Mais ce fut difficile au niveau des horaires. Robert De Niro préparait le film de Martin Scorsese. A un moment donné, je pensais qu'il y aurait trois femmes : la France, l'Italie et l'Allemagne. C'est-à-dire Jeanne Moreau, Monica Vitti et Hanna Schygulla. Puis Monica Vitti a eu un petit accident. Il a donc fallu que je réécrive cette scène pour deux ! Il faut donc être capable de s'adapter, mais c'est

GENESE D'UNE SCENE... AVEC DES XM

A un moment donné, Monsieur Cinéma loue le parc de son château à l'association des Artistes contre le sida, afin qu'une garden-party y soit organisée. Agnès Varda raconte comment elle a choisi de mettre en valeur les Citroën XM et Xantia. *"Il est évident que le personnage joué par Michel Piccoli est centenaire ; il se déplace dans une chaise roulante, un peu ancienne. Camille est une jeune étudiante en cinéma qui vient faire faire de l'aérobic à sa mémoire. Elle se rend au château en RER, puis à pied et après en vélo. Quant à son amoureux, il roule en moto et Sandrine Bonnaire s'en va à cheval ! Donc ce n'est pas un film à voitures. Pourtant, les Citroën XM et Xantia que nous avons à disposition m'ont donné l'idée d'une scène. Lors de la garden-party, il y a une sorte de ballet d'arrivée des invités en Xantia et XM... sur un air de Strauss, chanté par Arielle Dombasle. Par ailleurs, ces XM nous ont permis d'aller chercher nos stars chez elles, ou à l'aéroport, pour les amener sur le lieu du tournage. Nos stars et nous étions contents d'avoir de belles et confortables voitures."*



également comme un jeu vous savez. Trouver en permanence de nouvelles situations.

D.C. : Pourquoi avoir choisi de réunir Catherine Deneuve et Robert De Niro ?

A.V. : *Simplement le fait d'avoir un très beau couple ! Une très bonne et très belle actrice accompagnant un très grand acteur. Lui est beau, intelligent et tout le monde l'aime ! Deneuve-De Niro me semblait être un couple formidable. Non ?*

D.C. : Votre film rend hommage au cinéma passé et futur. A ce propos, quelle est votre définition du cinéma ?

A.V. : *Je n'en ai pas vraiment. Parce qu'il existe plusieurs cinémas. On emploie le même mot pour tous. De même, on utilise le mot amour*



A gauche : Agnès Varda dirige Alain Delon qui vient rendre visite à Monsieur Cinéma. Une scène cocasse où l'acteur se moque d'Alain Delon !

A droite : Le couple Gina Lollobrigida-Jean-Paul Belmondo va essayer de raviver la mémoire de Simon Cinéma... Séquence humour !

pour tout : pour des amours inoubliables, des amours de passage, pour des amours sordides... Si vous voulez, le mot cinéma, il est aussi multiforme que le mot amour. Personne ne peut dire le cinéma, c'est cela ! Excepté des slogans publicitaires. Moi, j'ai le désir d'approcher le spectateur. Aussi, je fais des films très différents : des documentaires, des fictions, des films tristes, puis moins tristes. Les Cent et une Nuits est un divertissement. Il est plus joyeux que beaucoup de mes films. C'est un film qui fera sourire. J'essaye toujours de faire des films qui ne méprisent pas le spectateur, qui n'essaient pas de l'embobiner. J'ai envie d'un cinéma de



coeur du cinéma. Ma motivation était de réaliser des films plaisants ou amusants que je puisse partager avec des gens. Ici, j'écris mes scénarios, les dialogues, nous disposons de salles de montage, nous sommes tous un peu polyvalents, même si nous avons chacun une spécialité. Je suis la maître-d'œuvre, je dois assurer la continuité de toutes les phases jusqu'à la sortie du film. En fait, je suis la seule à visualiser le film avant qu'il ne soit réalisé, pendant le tournage, puis j'imagine la tonalité du son qu'il aura. Bien sûr, nous sommes aidés par des professionnels. Il y a des postes à très hautes responsabilités comme le chef opérateur, l'ingénieur du son, le chef étalonneur et l'attaché de presse. Je suis comme au milieu d'une toile d'araignée, obligée de sentir que toutes les connections entre les fils sont justes.

important. Mais je suis résolument optimiste. Quelquefois, on se trouve dans des situations délicates où il faut terminer un décor d'ici le lendemain, ou une scène que l'on doit tourner avec un ours qui ne veut pas jouer ! Un acteur peut être aussi difficile à diriger qu'un ours ! S'il n'est pas très en forme ou qu'il n'a pas envie de jouer. Par exemple, Robert De Niro est venu en Concorde pour tourner juste une journée. Il était fatigué. Je lui ai fait répéter son texte en français avant qu'il tourne avec Catherine Deneuve. Cette patience incroyable est en même temps dynamique parce que l'on sait que le résultat attendu sera obtenu. C'est cela la passion du cinéma !

⁽¹⁾ Bernard Bastide est l'auteur d'un livre *Les Cent et une Nuits d'Agnès Varda, Chronique d'un tournage*. Éditions Pierre Bordas et Fils.*

proximité et de complicité avec le spectateur. Vous faire partager la vie d'une vagabonde dans Sans toit ni loi ou encore la complicité d'un petit garçon dans Jacquot de Nantes. En fait, l'idée des Cent et une Nuits est de faire passer au spectateur l'idée qu'il est plus cinéphile qu'il peut le penser.

D.C. : Depuis plus de quarante ans, vous vivez rue Daguerre où vous avez installé votre maison de production, Ciné-Tamaris. Est-ce parce que vous vous considérez en quelque sorte comme un artisan ?

A.V. : Effectivement, cela fait maintenant quarante ans que je fais du cinéma. J'ai toujours réalisé des films, dont la motivation n'était pas l'argent. Pourtant l'argent est au

A droite : Tête-à-tête romantique pour un couple qui deviendra peut-être mythique : Catherine Deneuve et Robert De Niro.

D.C. : Ce n'est pas toujours évident.
A.V. : Une équipe de cinéma sur un plateau rassemble 40 ou 50 personnes, dans l'ensemble plutôt jeunes parce que c'est un métier pratiqué par les jeunes. Ils sont tous avec leur caractère, leur tempérament, leurs allergies. Il y a un aspect psychologique très



*pour l'amour
du cinéma
avec Varda*

L'intransigeance

IMPERFECTIONS, DEFAUTS, ANOMALIES... RIEN N'ÉCHAPPE AUX DEMÉRITEURS. PRÉSENTS SUR LES UNITÉS DE PRODUCTION TERMINALES DE CITROËN, ILS ANALYSENT ET CRITIQUENT LES VÉHICULES EN SORTIE DE LIGNE AVEC LE REGARD DU CLIENT LE PLUS SEVERE. REPORTAGE.

A l'instar des unités terminales d'Aulnay, Vigo (Espagne) et Mangualde (Portugal), le centre de production de Rennes-la Janais héberge un poste d'essais, atelier de mesure du niveau de qualité des véhicules. Un secteur d'activité hautement stratégique puisque c'est ici que se mesure la qualité des Xantia et XM, selon la méthode du démerite. Appliqué par Citroën depuis une vingtaine d'années, profondément remanié en 1994, le démerite consiste à examiner de façon statique et dynamique un véhicule prélevé en sortie de ligne de production. Chaque défaut relevé est alors répertorié et coté en fonction de sa gravité. Ainsi, chaque jour, huit démeriteurs passent au crible un échantillon de XM et Xantia. Immédiatement enregistré, le résultat de leur constat donne lieu à des réunions entre les différents secteurs de production, entraînant des actions d'amélioration. D'autre part, le résultat du démerite fait l'objet d'une très large diffusion jusqu'à la Direction Générale de Citroën. "Notre objectif est d'optimiser la qualité des véhicules prêts à être livrés à la clientèle. C'est dire l'importance du rôle joué par les démeriteurs", argue Didier Debelley, responsable du poste d'essais de Rennes-la Janais.

Une méthode rigoureuse

Premier représentant du client au sein de l'unité de production, le démeriteur délivre un jugement qui fait donc office de référence. "Notre métier consiste à prendre la place du client le plus exigeant. Nous constatons les défauts et nous critiquons. Mais nous n'intervenons jamais sur les voitures", explique Louis

Oger, démeriteur depuis plus de dix ans. Contrôleurs de la qualité du produit fini, les démeriteurs dressent un constat et appliquent pour ce faire une méthodologie rigoureuse. "La bible de cotation, véritable dictionnaire des défauts, aide à la précision du jugement lors du contrôle rigoureux du véhicule. Quand un démeriteur doute sur un point précis, il se réfère immédiatement à cette bible", explique Gérard Tudal, responsable du démerite Vie courante à l'unité de Rennes-la Janais. Quotidiennement, ces experts examinent chacun deux voitures. Une tâche exigeant un professionnalisme pointu. En effet, pas moins de quatre heures sont nécessaires pour analyser, décortiquer les moindres détails d'une voiture, mais également tester ses qualités dynamiques.

Revue de détails...

Le sens de l'observation affûté, l'œil critique, les démeriteurs ne laissent rien passer. Tout commence par un test d'étanchéité. En effet, chacune des voitures



"Avant de l'acheminer vers la zone d'aspect, le démeriteur va inspecter l'intérieur de l'habitacle pour y détecter une éventuelle pénétration d'eau, vérifier



affectées à l'atelier de mesure est d'abord placée dans une cabine de douche. Et cela pendant une demi-heure. L'opération achevée, elle restera stationnée en plein air, jusqu'au lendemain matin.



les joints d'étanchéité. Puis, il teste le démarrage du moteur froid", explique Gérard Tudal. A l'intérieur du bâtiment, l'atelier de démerite dispose d'une zone équipée d'un système d'éclairage spécifique

e de la Qualité

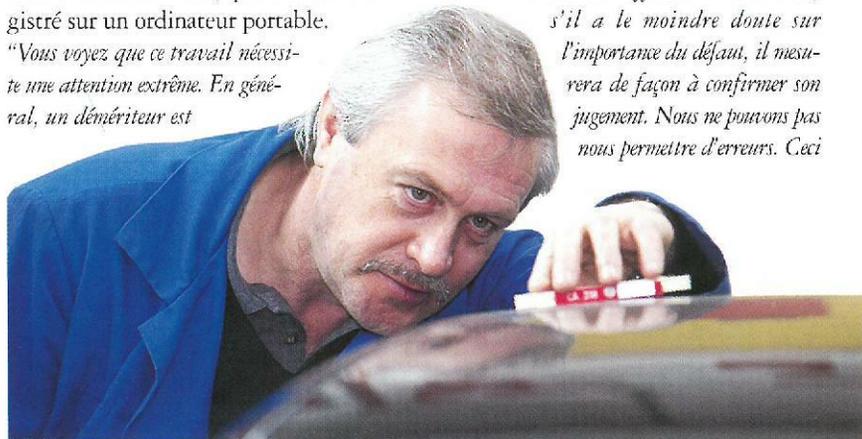


permettant de révéler les défauts d'aspect. Ici, la Citroën XM ou Xantia va, alors, devenir l'objet d'une analyse minutieuse. Une heure et demie va être consacrée à l'examen de l'aspect extérieur de la voiture, mais également de l'habitacle et de ses fonctions : commandes, boîte de vitesses, vitres, sièges, réglages. Rien est oublié puisque même les bruits anormaux sont détectés. En premier lieu, le démeriteur entreprend une observation globale du véhicule ; tournant autour de celui-ci, il repère d'abord les points présentant des anomalies. Puis, commence l'examen critique : observation de la peinture, vérification des

affleurements de tôlerie, portes, calandre, capot, coffre, hayon... Chaque défaut repéré est immédiatement classé, quantifié et enregistré sur un ordinateur portable.

"Vous voyez que ce travail nécessite une attention extrême. En général, un démeriteur est

amené à faire plusieurs fois le tour du véhicule. Son jugement doit être infaillible. Par exemple, dès qu'il repère une différence au niveau des affleurements de tôles, s'il a le moindre doute sur l'importance du défaut, il mesurera de façon à confirmer son jugement. Nous ne pouvons pas nous permettre d'erreurs. Ceci



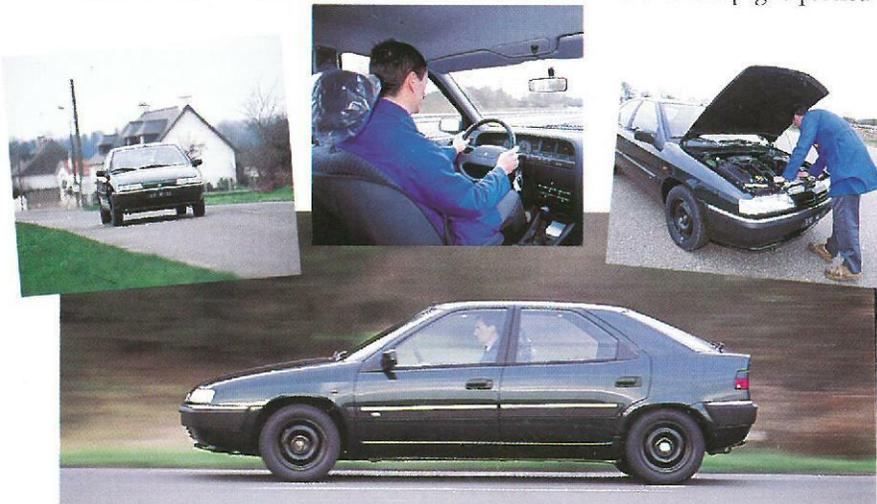


est indispensable pour éviter les contestations et garder notre crédibilité." Une fois cet examen terminé, le démeriteur entreprend une étude sous capot de la voiture. Contact enclenché, il observe et écoute le bruit du moteur, puis monte la voiture sur un pont afin de vérifier les éléments sous caisse. Le véhicule est alors prêt pour subir la seconde phase du démerite : l'essai dynamique.

Mise à l'épreuve réelle

Pour tester les véhicules neufs, un circuit type a été défini. Ce parcours a été analysé à l'aide d'un véhicule équipé d'appareils enregistreurs. Cela pour vérifier qu'il reproduisait les différentes configurations de roulage susceptibles de faire apparaître le maximum de défauts (bruit, vibration, etc.). D'une cinquantaine de kilomètres, ce circuit offre des conditions de roulage identiques à celles que l'automobiliste peut trouver : ville, campagne et voies rapides. Là encore, rigueur et minutie sont les maîtres-mots du démeriteur. L'essai va durer

75 minutes. Le premier test d'utilisation a lieu avant la sortie du site. Au volant de sa Xantia, Louis Oger commence par un contrôle de freinage, puis passe à plusieurs reprises la première et la seconde vitesse. Rien à signaler de ce côté. Après avoir essayé les commandes du poste de conduite, la ventilation, le chauffage et la radio, il se dirige alors vers la sortie du centre pour rejoindre la portion ville de son circuit. "En ville, je teste la direction, le ralenti, le freinage, le démarrage, le frein à main, l'embrayage, les feux de signalisation. Je suis attentif à tout, y compris les bruits. Avec l'expérience, on repère très vite les anomalies. Par exemple, un bruit d'air suspect provenant du chauffage ou encore une vitesse qui craque", précise Louis Oger. Chaque partie de son itinéraire donne lieu à de multiples tests. Ainsi va-t-il mettre à l'épreuve le frein à main du véhicule en côte, mais aussi exécuter des manœuvres de parking. En outre, afin d'observer le comportement de la motorisation, il va successivement accélérer et décélérer sur la section rapide. Pour les suspensions, la route de campagne particu-



PROFIL...

Issus en majorité des secteurs de la fabrication, les démeriteurs s'intègrent dans l'organisation Qualité Totale mise en place par Citroën. Ils apportent de ce fait une contribution essentielle à l'élaboration d'un baromètre qualité des véhicules commercialisés par la Marque. Chaque jour, chaque semaine, chaque mois, les résultats des démerites provenant des sites de production permettent, en effet, de mesurer les écarts par rapport aux objectifs engagés et de déclencher des actions d'amélioration. En outre, ces professionnels de la chasse aux défauts perfectionnent en permanence leur savoir, lors de formations spécifiques.

lièrement chaotique lui offre un terrain d'études idéal.

Sur le chemin du retour, le démeriteur arrête sa Xantia et inspecte le moteur. Après un dernier passage de vitesses, Louis Oger rejoint avec son véhicule l'atelier de démerite. Là, il entreprend une ultime inspection de sa voiture. Chaque défaut relevé au cours de ce test dynamique est minutieusement enregistré. Ainsi, chaque jour, plusieurs véhicules passent entre les mains de ces chasseurs de défauts. "La mesure du niveau qualité des véhicules par la méthode du démerite est essentielle si l'on veut satisfaire une clientèle toujours plus exigeante. Les résultats atteints aujourd'hui nous placent parmi les meilleurs généralistes européens", conclut Daniel Flutte, responsable des postes d'essais à la direction Opérationnelle de la Qualité.

Mais le travail des démeriteurs ne s'arrête pas là. Aujourd'hui, associés très tôt au processus de développement des nouveaux véhicules, ils contribuent à obtenir une qualité optimale avant le lancement des véhicules. Cela a été notamment le cas pour Xantia où les démeriteurs sont intervenus dès la phase de conception.

Citroën en Amérique latine

"TERRE!"



A L'HORIZON DU XXI^E SIECLE,
UN CONTINENT SURGIT
D'UNE HISTOIRE LOURDE ET
PRESTIGIEUSE.
SI LOIN, ET SI PROCHE A LA
FOIS, L'AMERIQUE LATINE
GARDE SON COEUR TOURNE
VERS L'EUROPE. NORMAL QUE
CITROËN AIT POUR ELLE LES
YEUX DE... CHIMENE !

La présence de Citroën en Amérique latine ne date pas d'hier, que ce soit sous forme commerciale ou industrielle comme en Argentine, au Chili, en Uruguay. Les aléas économique-politiques ont progressivement entraîné la fermeture des usines, à l'exception de l'usine de montage uru-

guayenne qui a sorti quelque 1 000 voitures par an, jusqu'aux années quatre-vingt-dix. Quand, ce que les Latino-Américains nomment "la décennie perdue" - les années quatre-vingts - a été terminée et que les uns après les autres, entraînés par le Chili, ces pays ont commencé à libéraliser leur économie, Citroën a guetté les





Interview de M. Serge (importateur Citroën au Brésil) et de Pierre Lartigue lors d'une manifestation sportive Citroën. Ci-dessous : la coupe AX organisée en Argentine.

ouvertures. Elles se sont faites progressivement mais rapidement. "Ainsi, en mai 1991, explique Jean-Paul Huertas, responsable de la zone Amérique latine -Moyen Orient, les Brésiliens ont décidé



d'ouvrir le marché. En juin, nous étions sur place. En octobre, nous signions le contrat avec notre importateur. En avril-mai 1992, nous vendions la première voiture. Notre objectif était alors de 12 voitures/mois, soit 144 dans l'année. La deuxième année, nous avons dû faire 250 voitures et en 1994 près de 4 000 !

(...) Autre exemple : la Colombie. Notre impor-

tateur a tenu des années, jusqu'en 1993, en vendant 5-6 voitures par an et en faisant de la réparation de véhicules d'occasion. Dès l'ouverture économique du pays, il a immédiatement réagi. Cette année, on a vendu 900 voitures !" Ceci est significatif à la fois du marché potentiel que représentent les pays d'Amérique latine, avec un demi-milliard d'habitants pour un parc d'environ 100 millions de voitures ; de l'attrait exercé par les marques européennes en général auprès des Latino-Américains et, enfin, de l'attention permanente que nécessite la gestion de ces marchés dont l'ouverture ne se fait pas sans chaos. "Il faut tout le temps être sur la brèche. Le Brésil, entre 1954 et 1992, n'a pas importé de voitures étrangères. Pourtant, rien ne l'interdisait dans la législation brésilienne. Simplement, ils n'avaient pas les licences ni les dossiers de crédit. Dernièrement, en 24 heures, ils ont décidé de baisser leurs droits de douane de 35 à 20 %. Excusez-moi du peu ! On ne s'y attendait pas. Résultat de l'opération : nous avons dû trouver en deux mois de temps 3 000 à 4 000 voitures supplémentaires !" On comprend que, dans ces conditions, la flexibilité devien-

ne une valeur non négligeable, tant pour l'équipe qui gère cette zone que pour celles de la production. "Mon rôle, dit Jean-Paul Huertas, est d'essayer d'anticiper les mouvements éventuels en suivant de très près la politique de ces pays. Imaginez que j'ai 2 000 voitures en fabrication pour un pays qui se fermerait du jour au lendemain !..."

Du haut de gamme

Citroën a commercialisé en 1994 quelque 8 000 voitures en Amérique latine au travers de 130 points de vente. Un chiffre encore modeste pour un parc d'environ 2,5 millions de voitures. Mais les perspectives sont porteuses. Les besoins en équipement automobile de l'Amérique latine sont importants. Le nombre de voitures par personne est très inférieur à celui de l'Europe. "Au Mexique, par exemple, il doit y avoir une voiture pour 80 ou 100 habitants ; au Brésil, il y a 10 millions de voi-

L'AMÉRIQUE LATINE A QUATRE

Avec 15 personnes, Jean-Paul Huertas couvre le Moyen Orient, l'Afrique et l'Amérique latine. Quatre personnes seulement travaillent pour l'Amérique latine. Suffisant ? "C'est peu, mais je ne crois pas qu'il faille de gros bataillons pour travailler avec ces pays. Il faut des gens autonomes, rapides. Nous faisons de l'escrime, profitons de la moindre découverte pour foncer. Nous devons être capables de nous adapter très rapidement au terrain et avoir une grande résistance nerveuse."





tures pour 150 millions d'habitants..." Par ailleurs, très européens de tempérament, les Latino-Américains sont spontanément tournés vers les marques de notre continent. La France, à leurs yeux, a une dimension culturelle que n'ont pas l'Italie ou l'Allemagne. Dans ce contexte, Citroën représente la voiture française par excellence. "Nous ne commercialisons que des hauts



de gamme : AX GTi en 1400 cm³, ZX Volcane, Xantia, XM... Au Brésil, en Argentine, au Chili, nous travaillons à fond cette image. Mais nous commençons aussi à lancer le C 15 au Chili pour toute une série de petites entreprises qui devraient être intéressées.

Le C 15 Diesel est un petit utilitaire très agréable qui monte très bien les côtes. Le Chili est un pays qui fait 5 000 km de long sur 200 km de large dont 150 de côtes : la Cordillère des Andes ! Le C 15 a la fiabilité nécessaire pour bien marcher. Nous allons également essayer de le lancer en Uruguay où notre image est celle de bons produits techniquement en avance. Au Brésil, nous avons une image très haut de gamme que nous souhaitons continuer à construire."

Un avenir ouvert

Ce marché latino-américain est structuré en deux grandes organisations : le Pacte Andin, qui comprend le Vénézuéla, la Colombie, l'Équateur, le Pérou. Il est déjà entré en application en ce qui concerne l'automobile avec un barème commun de l'ordre de 3,5 % de droits de douane pour les voitures importées, mais aucun droit de douane entre les pays du Pacte Andin.

Une deuxième organisation, le Merco Sur, est en train de se mettre en place entre le Brésil, l'Uruguay, l'Argentine et le Paraguay. Il fonctionne à deux exceptions près : le sucre et l'automobile qui, pour le moment et jusqu'en 2001, sont gouvernés par des accords bilatéraux. Le Chili fait un peu bande à part, mais devrait être obligé à plus ou moins long terme de se rattacher à l'un de ces deux organismes. Le Mexique, quant à lui, essaie de passer des accords avec les différents pays tout en faisant des appels du pied aux pays européens afin qu'ils investissent. Dès 1995, Citroën devrait exporter 23 000 voitures en Amérique latine. "Nous avons la chance d'avoir des importateurs sérieux, qui ont une haute idée de leur rôle et sont parfaitement iden-



tifiés à la Marque ; il y a une très forte poussée au Brésil où l'on devrait faire cette année 10 000 voitures, 2 000 au Chili, 1 200 en Uruguay..."

Du Rio Grande do Norte à la Terre de feu,

LES PLUS... LES MOINS

"Les bonheurs, c'est quand on voit qu'une affaire que l'on a lancée démarre bien, prend de la vitesse. Le côté parfois désagréable, c'est lorsque les gens ne nous prennent pas au sérieux parce que l'on parle de petits volumes. On sait que ces petits volumes finiront par grandir un jour ou l'autre. L'Amérique latine est un continent vide malgré ses 500 millions d'habitants. Mais ils commencent à croire en eux. Économiquement, il va exploser. C'est le continent du XXI^e siècle !..."

QUIPROQUO...

"Un jour, je bavardais avec des Japonais qui étaient Brésiliens. Il y a une très forte communauté de Japonais au Brésil. Ils m'expliquent qu'ils se rendent dans leur mère patrie. Tokyo ? dis-je. Non, me répondent-ils, Lisbonne !"

il existe un fort sentiment d'appartenance à une même communauté, d'où une circulation d'informations aisée.

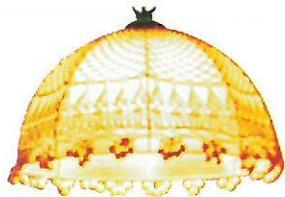
"C'est la raison pour laquelle, explique Jean-Paul Huertas, nous sommes obligés d'être repré-



sentés partout. Même pour 200 voitures, il faut être présent. Cela fait partie d'un dispositif d'ensemble. Aux Antilles, par exemple, certaines îles comptent 50 voitures. Il y a 80 îles... soit un parc potentiel de 4 000 voitures ! (...) Mais, je pense que le développement, à long terme, passe par l'épopée industrielle. Pour le moment, nous nous appuyons sur l'Uruguay où nous montons la ZX dont une grande partie de la production est destinée au Brésil. Si l'on veut vraiment développer le réseau, il faut pouvoir leur dire : "Messieurs, nous avons une usine là. Si vraiment cela n'importe pas, nous vous produirons les voitures demain." Il faut pouvoir assurer au réseau une certaine pérennité. (...) Le prix d'une voiture importée en Amérique latine est de l'ordre de 20 000/25 000 dollars (une ZX Furio, au Brésil, coûte environ 24 000 dollars, soit 120 000 francs). Mais on peut avoir des voitures produites localement à partir de 12 000/13 000 dollars. Or, au Brésil par exemple, on estime à 40 millions sur 150, la population ayant un revenu européen. (...) L'avenir de l'automobile est ouvert en Amérique latine.

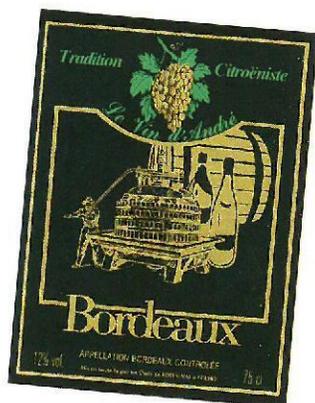
Ci-dessus, en haut : Buenos Aires (Argentine) et, de gauche à droite : succursales de Santiago (Chili), Pérou et Bogota (Colombie).

Le Bistrot
d'André



Le Bistrot d'André

LE 15^E ARRONDISSEMENT DE PARIS
ABRITE UN LIEU A LA FOIS
EXCEPTIONNEL ET INSOLITE :
LE BISTROT D'ANDRÉ. VERITABLE
MUSEE, CE RESTAURANT EST
DEvenu LE LIEU DE RENDEZ-VOUS
PREFERE DES COLLECTIONNEURS.
DECOUVERTE.



En 1989, Hubert Gloaguen ouvre les portes de son restaurant : le Bistrot d'André... Citroën, bien sûr. En effet, *"quelle ne fut pas ma surprise, chez le notaire, de découvrir que le restaurant où je n'installais était situé au cœur même d'un immeuble dont André Citroën fut, un temps, propriétaire, explique Hubert Gloaguen. Moi qui avais déjà en tête l'idée d'une décoration automobile pour le restaurant, je ne pouvais pas mieux tomber."* Voilà pour l'anecdote.

Jacqueline Citroën pour marraine

Il plonge alors avec délice dans les archives photos de la direction de la Communication de Citroën. *"Là, devant la multitude de photos toutes très intéressantes, je me suis trouvé face à un dilemme : lesquelles choisir ? Faut de place, j'ai dû me limiter principalement aux années vingt-trente, symbolisant pour moi la personnalité d'André Citroën et son génie créatif. Mon idée, d'ailleurs, n'était pas de faire une rétrospective sur la Marque, mais plutôt de rendre hommage à l'Homme."* Ainsi, pas moins de 70 photos, affiches sur les produits et catalogues commerciaux tapisent les murs du Bistrot d'André. Bien

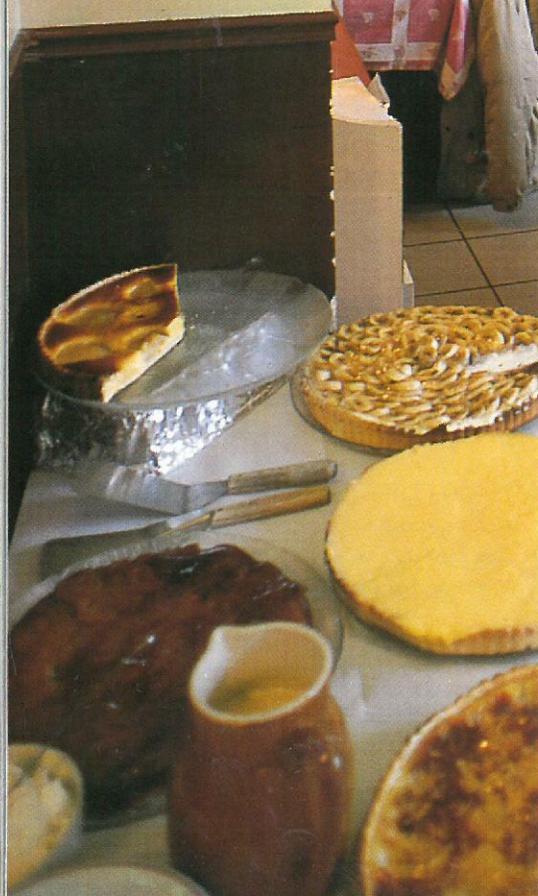
sûr, André Citroën n'est pas absent des photos, puisque sur l'une d'elles, prise en 1919, on le découvre présentant la Type A à sa famille. Sur cette photo, une dédicace signée Jacqueline Citroën, sa fille et de surcroît marraine du restaurant où elle venait parfois dîner. *"Jamais je n'aurais pu imaginer plus bel hommage que celui que me rendit Jacqueline Citroën lorsqu'elle prononça*

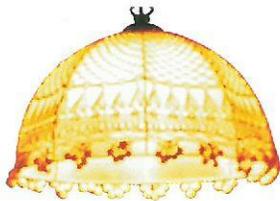


ces mots : "Je n'aime que deux restaurants à Paris, Maxim's et le vôtre." Vous vous rendez compte !", déclare avec fierté Hubert Gloaguen.

Depuis 1989, la décoration du Bistrot s'est enrichie : plaques émaillées, vitrines où voitures miniatures et pin's s'entassent. *"La plupart des objets n'ont été offerts par*

(1) Le Bistrot d'André - 232, rue Saint-Charles - 75015 Paris - tél. : (1) 45 57 89 14.





des collectionneurs, précise Hubert Gloaguen. Tout comme cette immense plaque émaillée qu'un client de Clermont-Ferrand m'a fait parvenir. Ou encore ce buste en bronze d'André Citroën datant des années quarante que je vais bientôt recevoir... Voyez-vous, au fil des mois, le "Bistrot" est devenu un véritable lieu d'échange et de communication."

Lieu de rencontre pour collectionneurs

Ce qui n'est pas surprenant, dans la mesure où, dès l'ouverture du Bistrot, les clubs de collectionneurs de voitures de la Marque se retrouvaient là, dans l'une des deux salles, pour leurs réunions mensuelles (voir encadré). Depuis deux ans environ, ils se sont tournés vers d'autres horizons pour les rencontres de groupe, mais n'abandonnent pas pour autant le Bistrot. En effet, il n'est pas rare de croiser ici et là quelques membres de clubs, accompagnés de parents ou amis. Très rapidement, d'ailleurs, ces rencontres se transforment en mini-réunions informelles... Grâce aux collectionneurs, la renommée du Bistrot d'André a dépassé l'hexagone. Ainsi, chaque année, à l'occasion du salon Rétromobile, de nombreux collectionneurs européens, mais aussi australiens, voire américains ou japonais font du Bistrot d'André leur port d'attache. Certains d'entre eux n'hésitent pas à réserver longtemps à l'avance une table pour la semaine. "Pendant Rétromobile, surtout

le soir - la porte de Versailles se situant à quelques pas du Bistrot -, près de 90 % de ma clientèle est composée de collectionneurs. Ce rendez-vous annuel crée une certaine complicité entre nous, parfois des liens. Ce sont de fidèles clients... Ils ne manquent jamais de me rendre visite, en dehors de toute réunion, lorsqu'ils passent à Paris", raconte Hubert Gloaguen.

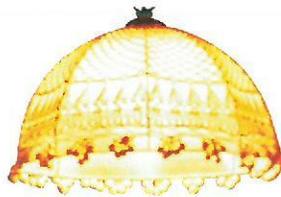
Une clientèle fidèle

Des liens, il souhaite en créer avec chacun de ses clients. Car "pour moi, poursuit Hubert Gloaguen, un bistrot c'est tout sauf un restaurant anonyme. J'en ai fait un lieu



chaleureux et familial, où les clients se sentent bien, ont envie de revenir... tout en mangeant de la cuisine traditionnelle de qualité. Pour ce faire, je me suis mis à la place du client et je lui propose ce que j'aimerais trouver ailleurs : accueil, écoute et respect de la clientèle, bon rapport qualité/prix... Sans oublier le choix des plats proposés. Je mets un point d'honneur à changer ma carte tous les jours ainsi que le menu... De plus, je propose, chaque mois, un vin différent, avec une notice explicative, mais je





NOSTALGIE

Sitôt ouvert, le Bistrot d'André a connu un franc succès auprès des responsables de clubs de voitures Citroën. Adopté sans réserve, ce restaurant consacré à André Citroën est vite devenu leur "annexe" favorite.

Laurent de Rocheprise, trésorier de l'Amicale des Clubs Citroën, apprécie le Bistrot d'André pour "son accueil, son ambiance très Citroën, sa cuisine et... sa facilité d'accès.

Régulièrement, l'Amicale y organisait ses réunions. Mais, Hubert a été victime de son succès, nous aussi d'ailleurs. Pour notre réunion annuelle, nous étions jusqu'à 150 ! Pour 60 places assises. Je donne souvent rendez-vous à des amis au Bistrot, et là, régulièrement, je rencontre d'autres amis collectionneurs. Certains clients sont intéressés par nos activités, ils nous parlent de leurs anciennes voitures... L'Amicale a offert à Hubert quelques-unes des gravures accrochées aux murs.

Quant à moi, depuis 1989, je fournis le Bistrot en Vin d'André. Ma plus grande surprise ? Quand un collectionneur hollandais m'a donné rendez-vous au Bistrot d'André."

Louis Bacinello, président du SM Club de France, regrette comme Laurent de Rocheprise que "l'on ne puisse pas repousser les murs du Bistrot d'André. Pendant deux ans, j'y ai organisé, pour 40/45 personnes, notre réunion mensuelle. Même les membres habitant en province se déplaçaient, attirés par ce lieu exceptionnel.

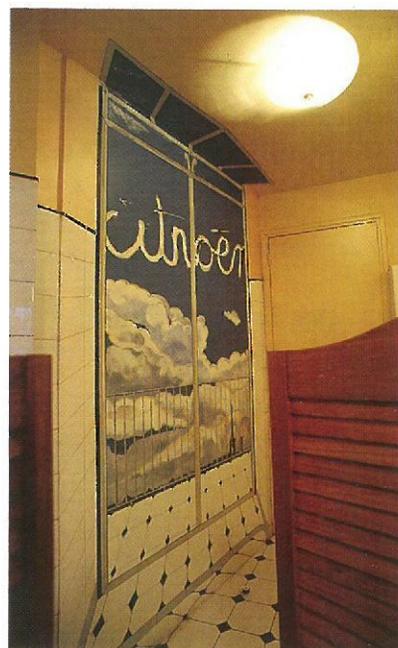
Maintenant, j'y viens en petit comité. Une chose est sûre : tous les clubs de la région parisienne sont venus au moins une fois chez Hubert Gloaguen."

dispose aussi d'une cuvée spéciale "André", un bordeaux." Il semblerait que le Bistrot d'André détienne les clés de la réussite, puisque 70 % de sa clientèle est fidèle et navigue entre les trois restaurants⁽²⁾ d'Hubert Gloaguen. En moyenne, le Bistrot d'André tourne à 60 couverts le midi, autant le soir, et le double l'été, avec la terrasse.

Parmi la clientèle du Bistrot d'André, si certains viennent là uniquement pour se restaurer, d'autres s'intéressent véritablement à l'automobile et plus particulièrement à Citroën. Comme Alain Matta, dessinateur automobile de métier et fan de Citroën, qui a voulu, à l'instar des collectionneurs, apporter sa touche. Il a donc proposé à Hubert Gloaguen de réaliser un trompe-l'oeil. Ainsi, la réplique peinte de la célèbre publicité des années vingt, "Citroën inscrit dans le ciel en lettres de fumée par un avion", orne-t-elle désormais le mur blanc carrelé des toilettes.

Une âme de collectionneur

Souvent, Hubert Gloaguen communique aux clients les coordonnées des clubs Citroën : Traction, DS, 2 CV... Et il n'est pas rare de surprendre des clients commenter les photos, affiches, pin's ou voitures miniatures. "Je me souviens, mon père avait la même... en grand.", "Ma collection de pin's, elle est plus importante !", "Tu as vu les photos, c'est extraordinaire. Et la Traction ! Mon oncle en avait une mais il a dû la vendre. Je comprends maintenant pourquoi cela le chagrînait.", "Regarde un peu la mode d'autrefois !"... Si certaines photos sont échangées, d'autres sont offertes à Hubert Gloaguen. Mais toutes ne sont pas exposées. Travailler quotidiennement au Bistrot d'André, entouré de documents Citroën, a rendu son propriétaire collectionneur.



En effet, précise-t-il, "je possède une 15 HP, une DS - vendue depuis peu - et, avec ma sœur, un roadster de 1934. Par contre, je suis à la recherche d'une 2 CV des années cinquante. Mais attention, par n'importe laquelle : je la veux grise et "spéciale clergé". Car pour moi, la 2 CV est associée aux sœurs, aux congrégations religieuses."

La 2 CV d'ailleurs fait partie des projets d'avenir d'Hubert Gloaguen. Pour preuve, il aimerait agrandir le Bistrot pour créer une troisième salle, qu'il décorerait... d'une moitié de 2 CV !

A sa manière, Hubert Gloaguen perpétue le nom de Citroën, dans le 15^e arrondissement de Paris. Un quartier que la Marque a quitté depuis près de 13 ans...

(2) Perraudin - 157, rue Saint-Jacques - 75005 Paris
et Le Keryado - 32, rue Régnauld - 75013 Paris.

Hubert Gloaguen et Laurence Maupin vous accueillent au Bistrot d'André, tous les jours sauf le dimanche (12h-14h30 et 19h45-22h30).



Environnement

Le réseau Citroën se mobilise

DANS LE CADRE DE SA POLITIQUE DU "ZERO DECHARGE", CITROËN LANCE UN VASTE PLAN DE COLLECTE ET DE RECYCLAGE DES DECHETS DANS SES POINTS DE VENTE. PREMIERE REGION CONCERNEE : LA BRETAGNE. LES AUTRES REGIONES VONT SUIVRE.

Pneus usagés, pièces mécaniques remplacées, boucliers plastiques ou vitres endommagés, emballages, chiffons souillés... Autant de déchets générés par un garage ou une concession automobile et qu'il convient de tenir éloignés de la nature ! A l'évidence, les points de vente d'un constructeur ne doivent pas déroger aux règles de la protection de l'environnement. Voilà pourquoi Citroën veut donner à son réseau tous les moyens de traiter ses déchets industriels. Une première opération d'envergure vient d'être lancée sur l'ensemble de ses concessions et succursales de Bretagne. Elle s'étendra à terme à chaque région. L'initiative succède à l'expérience - réussie - de récupération de batteries et de filtres à huile,

menée sur toute la France par Citroën et la société Métaeurop. Cette fois, il s'agit de collecter, trier et valoriser littéralement tous les déchets issus des opérations d'entretien et de réparation dans les concessions et succursales de la direction régionale de Rennes. Cette entité est l'une des plus importantes directions régionales de Citroën, avec près de trente mille véhicules vendus l'an dernier, et un rayon d'action qui s'étend de Cherbourg jusqu'au cœur de la Vendée. De fait, plus de quarante points de vente au total, répartis sur onze départements, sont impliqués dans l'opération. Un premier test "grandeur nature" a été réalisé l'an dernier auprès de douze de ces points de vente. La faisabilité et la validité du

concept ont ainsi pu être démontrées. La plus grande partie des déchets collectés est dès à présent recyclée ou bien revalorisée énergétiquement, comme c'est le



cas pour les pneus, transformés en combustible pour les cimenteries. Les pare-brise sont réutilisés pour la fabrication de laine de verre. Les cartons d'emballage



RENNES AU DIAPASON DU RECYCLAGE

Les deux sites de Rennes-la Janais et Rennes-la Barre-Thomas figurent parmi les unités de production Citroën les plus à la pointe en matière de recyclage. Alors que La Janais assemble les Citroën XM et Xantia, le site de La Barre-Thomas fabrique des pièces élastomères, thermoplastiques et caoutchoucs. C'est dire l'importance en volume et la variété des déchets, plus de 150 différents ! C'est pourquoi un vaste plan d'action pour leur collecte sélective et leur retraitement y a été entrepris. La Janais, en particulier, a participé à un concours "Entreprise et Environnement", lancé au niveau européen par le ministère de l'Environnement, en collaboration avec le Comité Français pour l'Environnement. L'occasion pour le site de faire part de son succès dans la mise en place de son programme de collecte sélective et de recyclage de ses déchets. L'ensemble du personnel s'est mobilisé pour l'opération : tri "à la source" de chaque type de déchet, entreposage dans des conteneurs réservés, et expédition vers les filières de traitement les plus adéquates. Ainsi aujourd'hui, les palettes de bois et les cartons sont recyclés en pâte à papier, les caoutchoucs en granulés combustibles en cimenterie, les déchets spéciaux liquides, solides ou pâteux incinérés ou régénérés... Quant au polystyrène expansé, il est recyclé pour renaître sous forme de cintres, jouets, pots de fleur, piquets de vigne et même d'emballages de luxe.



lages sont recyclés dans l'industrie papetière. Même les pare-chocs en polypropylène, après broyage, participent à l'élaboration de nouvelles pièces...

Anticiper sur la législation

L'après-vente Citroën se met donc au diapason du recyclage, en amont des réglementations officielles. Mais il fallait tout de même aller vite : une loi de juillet 1992, notamment, prévoit de réserver les mises en décharge pour "déchets ultimes" à partir de l'an 2002. Ce qui place la barre très haut et nécessite ainsi d'anticiper sur la législation. De fait, l'action menée par Citroën dans son réseau s'inscrit dans une politique plus large du recyclage, elle-même partie intégrante de la stratégie globale de protection de l'environnement du groupe PSA Peugeot

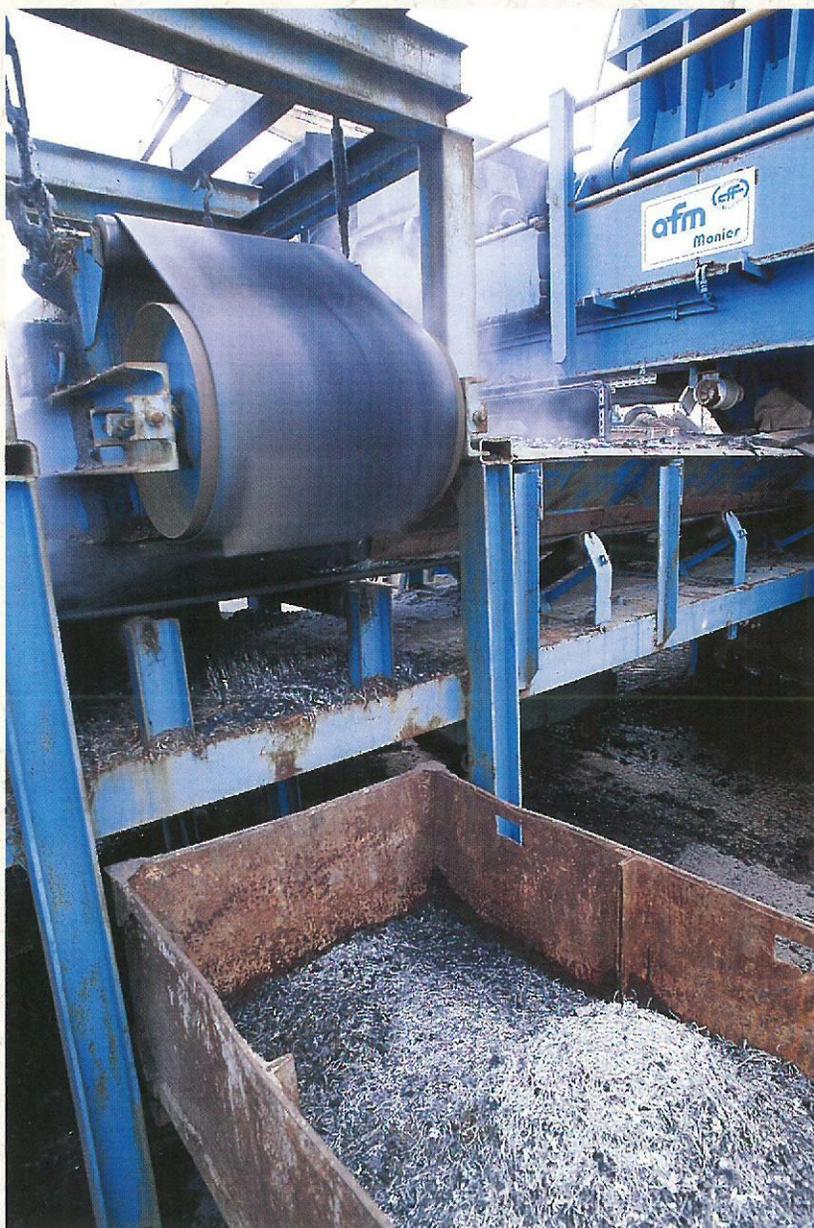
Citroën. L'élaboration du concept "zéro décharge" et sa mise en œuvre en 1991 à Saint-Pierre-de-Chandieu, près de Lyon (voir notre encadré), ont déjà ouvert la voie au recyclage des différents composants d'une automobile. Grâce à cet atelier pilote, la faisabilité d'une valorisation à 95 % des véhicules hors d'usage a été démontrée. Restait à étendre ce principe aux pièces et aux déchets issus des opérations d'entretien et de réparation effectuées dans les garages. Dans ce contexte d'application, comme partout ailleurs, la performance du recyclage passe d'abord par un système de collecte-récupération efficace. Ce qui implique un tri des déchets à la source et l'adhésion au concept de l'ensemble des personnels des ateliers et magasins de points de vente. Elle demande ensuite des partenaires industriels compétents pour chacune des filières de traitement.



Deux challenges pour lesquels Rennes et la région Bretagne semblaient bien armés. Citroën dispose en effet de deux sites de production à Rennes - la Janais et la Barre-Thomas - qui ont déjà mis en place une collecte sélective et le retraitement de tous leurs déchets (voir notre encadré). Ces deux usines emploient plus de 12 000 personnes et engendrent un vaste réseau d'activité au travers de leurs fournisseurs et sous-traitants. La région Bretagne était donc plutôt bien sensibilisée aux nécessités du recyclage, et des partenariats avaient déjà été noués localement avec des industriels spécialisés. Du coup, la mobilisation du personnel concerné dans les garages a été facilitée et, ainsi, les gestes banals du mélange des déchets ont été progressivement bannis.

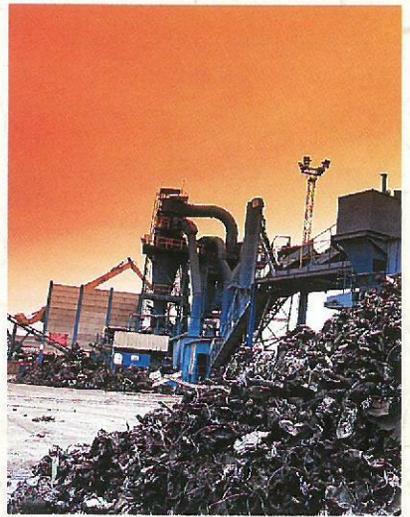
Une gestion rationnelle des déchets

L'activité des garages engendre deux grandes familles de déchets : les DIB (Déchets Industriels Banals) et les DIS (Déchets Industriels Spéciaux). Sont classés dans la première catégorie les pneumatiques, les boucliers plastiques, les vitres et pare-brise, ainsi que les bois, cartons non souillés et ferrailles. La seconde famille englobe des déchets très variés : liquide de refroidissement, filtres à carburant, boues de distillation de solvants et peinture, aérosols vides, emballages, gants et chiffons souillés, filtres de cabine de peinture, papier de marouflage... S'y ajoutent les batteries et les filtres à huile. Afin de limiter le nombre d'intervenants dans les points de vente de la direction régionale de Rennes, deux prestataires seulement ont été choisis. La société AFM (Atlantique Ferraille Métaux), filiale de la Compagnie Française des Ferrailles, est chargée de la collecte sélective des DIB avant de les orienter vers diverses filières de valorisation. La société Chimirec, de son côté, récupère les DIS pour les traiter elle-même. Dans les deux cas, la viabilité économique et la faisabilité technique des différentes filières de recyclage ont été étudiées et optimisées. Les paramètres pris en compte sont nombreux : organisation de la collecte, méthode de stockage et de ramassage, coût de location de bennes ou palettes spécifiques destinées à



"ZERO DECHARGE" : SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU OUVRE LA VOIE

Dans le cadre de sa politique globale menée en faveur du concept "zéro décharge", le groupe PSA Peugeot Citroën a mis en œuvre, dès 1991, l'atelier pilote de Saint-Pierre-de-Chandieu. Situé près de Lyon, ce site est doté notamment d'une unité de désassemblage des véhicules hors d'usage et d'un centre de traitement des Résidus de Broyage Automobile (RBA). L'enjeu d'une telle installation est de taille : chaque année, en Europe, douze millions de voitures arrivent en fin de vie, après une durée d'utilisation moyenne de l'ordre de 10 ans. La filière actuelle de traitement de ces véhicules se limite le plus souvent à la récupération de certaines pièces destinées à être revendues comme pièces d'occasion, puis au broyage des carcasses suivi d'un tri pour récupérer les métaux ferreux (recyclés en aciérie électrique) et les métaux non ferreux, tels que l'aluminium (affinés et réutilisés en deuxième fusion). Restent en bout de chaîne environ 25 % du poids des épaves : le RBA, constitué en quantités grossièrement égales d'élastomères (caoutchoucs, joints), de polymères (matières et fibres plastiques) et de déchets divers imprégnés d'huile (verre, boue accumulée dans le véhicule). Ces résidus finissent en décharge car leur recyclage est moins aisé. L'améliorer relève de la recherche à la fois sur les matières premières et les matériaux, sur les sources et circuits de récupération et sur les débouchés à offrir aux matériaux de seconde génération. Le groupe PSA Peugeot Citroën s'y emploie, en collaboration avec les industriels spécialistes du recyclage. L'objectif est de parvenir à retraiter 85 % du poids des véhicules en fin de vie d'ici 2002, conformément à l'accord cadre signé l'an dernier avec Renault et les pouvoirs publics, pour aboutir à un taux de 95 % en 2010. L'expérience menée à Saint-Pierre-de-Chandieu a d'ores et déjà démontré la faisabilité d'une valorisation à 95 % des véhicules hors d'usage. Un résultat atteint après dépollution, démontage, broyage, récupération des métaux et surtout traitement des RBA en cimenterie, à la suite de plusieurs phases de broyage, de séparation et de tris successifs par aspiration, magnétisme, anti-magnétisme et criblage ! Les granulés de RBA polymériques ainsi obtenus possèdent un pouvoir calorifique équivalent ou supérieur à celui du charbon. Des essais sont actuellement réalisés pour l'utilisation de ces granulés comme matière première destinée aux industries du Bâtiment et de Travaux publics, pour entrer dans la composition de bitumes drainants, de matériaux d'isolation ou de couches d'étanchéité de bâtiments. L'objectif est d'étendre maintenant le concept de Saint-Pierre-de-Chandieu à la France et à l'Europe : Paris, Rennes et Toulouse sont les premières villes ciblées en 1995.



un seul type de déchet, commodité et prix du transport, coûts de traitement, prix de revalorisation en matière première ou énergie... De ces filières ainsi mises en œuvre résulte une gestion rationnelle des déchets. Leur description, étape par étape, permet de s'en convaincre. Les DIB, pour commencer, sont tout d'abord stockés par types de déchets dans des "contenants" différents. Les ferrailles sont mises en bennes. Les pneumatiques sont regroupés et empilés. Les boucliers en polypropylène et les pare-brise sont chargés en fagots sur des palettes. Les cartons non souillés sont pliés et empilés dans des gros cartons d'emballage vides qui seront eux aussi recyclés. D'autres déchets encore, comme le polystyrène expansé ou les housses et films plastiques, sont conditionnés en sacs poubelles.

Traitement et recyclage des déchets

La société AFM se charge ensuite de la collecte, à l'aide d'un Jumper Citroën tirant une remorque de gros volume et à double essieu. Cette solution offre l'avantage de pouvoir s'adapter à la majorité des configurations des concessions et succursales en dételant la remorque si nécessaire en cas d'accessibilité limitée. Les différents déchets sont alors centralisés sur les diverses plates-formes de stockage d'AFM. Différentes sociétés de recyclage ou de traitement viennent à leur tour collecter les déchets stockés en volume importants sur ces plates-formes. La société des Réchapés Laurent, une filiale





de Michelin, récupère ainsi les carcasses de pneumatiques en bon état. Les autres pneus sont broyés sur place par AFM. Les granulés obtenus sont utilisés en four de cimenterie, en substitution partielle des combustibles actuels dont le pouvoir calorifique et le rendement sont souvent inférieurs. Les boucliers en polypropylène, de leur côté, sont récoltés par la société C2P pour être broyés, puis réutilisés par fusion dans de nouvelles pièces en polypropylène (passages de roues pour automobiles, cagettes, mobilier de jardin...). Les pare-brise sont transformés en laine de verre par les établissements Pate, après séparation du film PVB (Polyvinyle Butyral) intercalé entre les deux couches de verre (vitrages "triplex"). Enfin, les cartons non souillés, les palettes en bois, les housses plastiques, ou encore les débris de polystyrène expansé sont repris et traités par la firme Soulier-Onyx. Le traitement des DIS (déchets spéciaux) débute

par la collecte des différents produits dans des fûts spéciaux et des conteneurs étanches, distribués dans les points de vente par la société Chimirec. Celle-ci dispose de moyens de transport adaptés aux produits dangereux ainsi que de ses propres installations et filières de traitement et de recyclage. Tout risque de pollution est ainsi écarté. Les chiffons sales, emballages souillés et autres résidus solides sont incinérés et l'énergie produite à cette occasion est récupérée.

Les liquides divers (huiles, solvants, diluants, carburants pollués, antigels...) sont pour une partie incinérés, pour l'autre régénérés. Les aérosols sont triés et vidés de leur contenu par évapo-incinération, puis broyés afin d'en recycler la partie métallique.

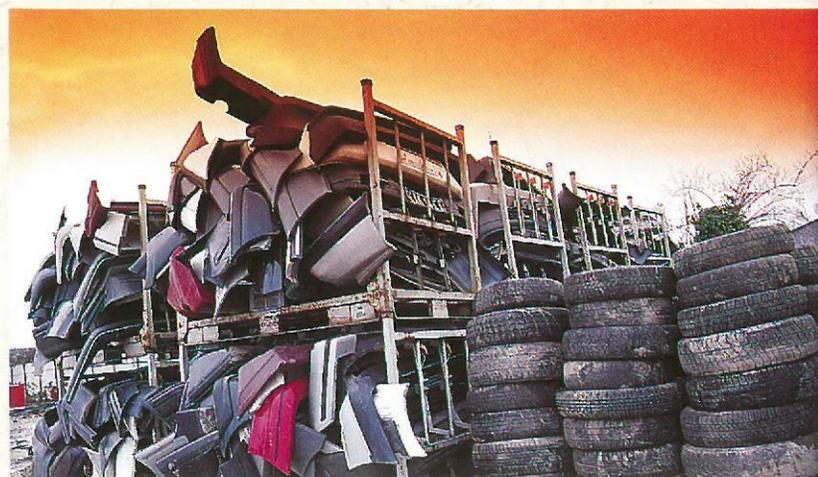
Pour les batteries, l'acide est récupéré puis neutralisé. Le plomb des éléments est récolté après broyage et recyclé. La matière plastique des bacs (polypropylène), isolé

UNE OPERATION D'ENVERGURE A PARIS

L'opération "Relais Vert Auto" à Paris représente une étape supplémentaire dans la mise en place d'une filière de traitement et de valorisation de l'ensemble des déchets automobiles. Citroën y participe au travers de six de ses points de vente de la capitale.

L'action menée est similaire à celle développée dans le réseau Citroën Bretagne : les huiles de vidange, les batteries, les pneumatiques, les pare-chocs, les pare-brise, les solvants, les liquides de frein, les emballages... issus de l'entretien et de la réparation dans les garages seront progressivement récupérés pour être recyclés ou revalorisés. Les partenaires de cette initiative, outre les constructeurs, sont la Mairie de Paris, l'Ademe (Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie), l'agence de l'eau Seine-Normandie et le CNPA (Conseil National des Professions de l'Automobile).

Ce dernier regroupe plus de 30 000 entreprises du secteur aval de la construction automobile, du concessionnaire et agent de marque jusqu'au démolisseur. La mise en place d'un schéma de gestion globale des déchets des points de vente parisiens, impliquant l'ensemble des acteurs concernés, est donc sur les rails.



DES ACTIONS A L'ECHELLE EUROPEENNE

Certains pays d'Europe, notamment du Nord, sont réputés pour leur exigence en matière d'environnement. C'est dire l'intérêt que revêt un panorama des initiatives prises localement pour la récupération et le recyclage des déchets automobiles dans les réseaux après-vente. Celui-ci révèle une situation similaire à celle développée actuellement par Citroën sur le plan national, bien que la diffusion des actions dans les concessions et agences soit plus importante en Suède et en Allemagne qu'en Autriche, en Suisse ou au Danemark. Ainsi en Suède, où chaque canton ou région possède un centre de récupération qui traite les déchets industriels courants, des filières pour les garages existent déjà. Mais celles-ci, du fait de leur ancienneté relative, sont actuellement restructurées pour mieux séparer les différents types de déchets. En Allemagne, le principe du tri sélectif est davantage développé. Des sociétés spécialisées collectent et traitent les déchets récoltés par les concessionnaires et agents Citroën. Et des systèmes de vignette ou de consigne permettent même de financer certaines filières (pare-chocs, catalyseurs).



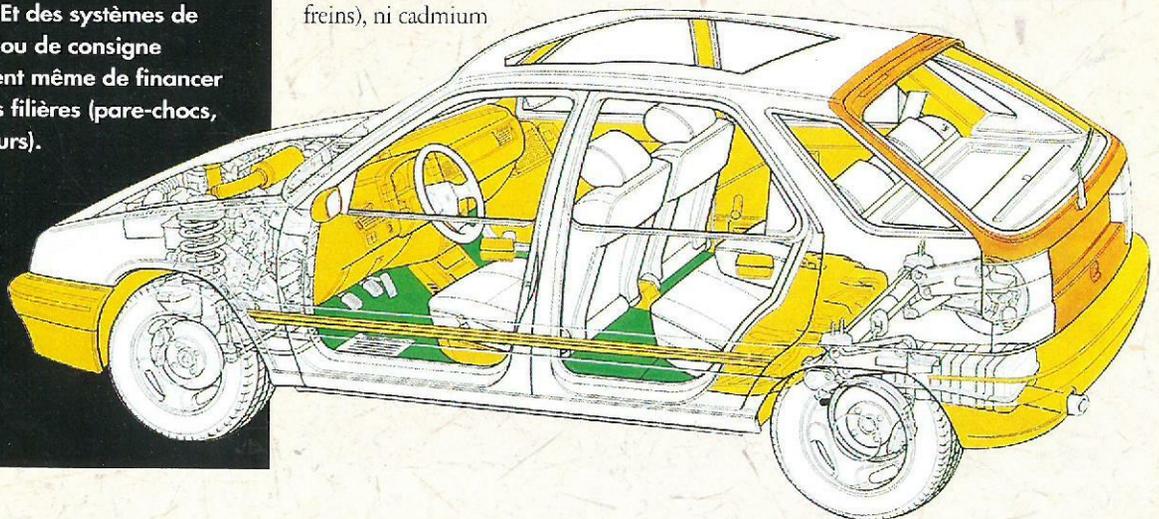
par flottaison après broyage, est également recyclée. Les filtres à huile sont incinérés.

Des actions dès la conception

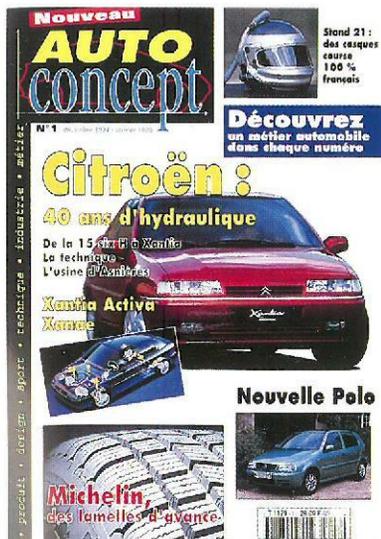
L'engagement du groupe PSA Peugeot Citroën en faveur du recyclage de ses véhicules, tant dans son réseau qu'à Saint-Pierre-de-Chandieu, serait imparfait s'il n'intégrait pas les critères de recyclage dans la conception des modèles. Les Citroën ZX, Xantia, Evasion et l'AX nouveau modèle (ainsi que les Peugeot 106, 306 et 806) bénéficient déjà de mesures prises en ce sens. L'utilisation chez Citroën du polypropylène comme unique matériau pour les pare-chocs fournit un exemple de la volonté pour la Marque de promouvoir les matériaux les plus facilement recyclables dans ses véhicules. Sa dernière-née, la Citroën Evasion, ne comporte plus ni amiante (dans les garnitures de freins), ni cadmium

(comme pigment pour les teintures rouges), ni argents DFC (comme fluide réfrigérant pour la climatisation). D'autres mesures concrètes, prises dès la conception, concernent le choix d'une seule sorte de plastique par fonction, la limitation à 7 familles de plastiques pour les véhicules ou le marquage de toutes les pièces plastiques afin qu'elles puissent être aisément identifiées et triées. Même de nouveaux modes d'assemblage sont expérimentés pour faciliter les opérations de démontage (meilleure accessibilité aux pièces et aux organes). Autant de recherches qui bénéficient des retombées du programme Eurêka Recap (Recycling of Car Plastics), du programme Valcor sur la valorisation des pièces thermodurcissables, et du comité technique Eucar réunissant les constructeurs automobiles européens.

Didier Couнас



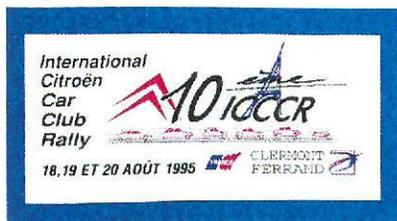
Auto concept, un autre regard sur l'automobile



Ce nouveau magazine bimestriel, publié par les éditions Roger Regis, apporte une réponse à toutes celles et ceux qui se posent des questions sur l'automobile et son environnement. L'équipe rédactionnelle, dirigée par Roger Guyot, développe régulièrement dans les 64 pages que compte *Auto concept* des thèmes aussi variés que le style, l'évolution des technologies, les méthodes et moyens de fabrication...

10^e ICCCR (International Citroën Car Club Rally)

Cette année, c'est en France que se déroulera le 10^e "Rallye international des clubs de voitures Citroën". Les pistes d'essais de Michelin, à Ladoux près de Clermont-Ferrand, accueilleront pour cette grande rencontre, les 18, 19 et 20 août prochain, quelque 4 000 Citroën de collection venues du monde entier. Une manifestation où les organisateurs attendent près de 10 000 personnes. A signaler parmi les nombreuses



animations prévues : une importante exposition de modèles exceptionnels, une bourse d'échanges, un concours d'élégance, une soirée de gala... Pour tout renseignement : 10^e ICCCR - 13-17, cité Aubry - 75020 Paris - fax (1) 48 68 62 06.

Les 20 ans de Rétromobile

Près de 100 000 visiteurs se sont rendus au salon Rétromobile qui fêtait, du 10 au 19 février dernier, sa vingtième édition. Au programme sur les 300 stands : 250 véhicules exposés (autos, motos, camions et même des bateaux), des pièces détachées, des objets d'arts (dessins, sculptures...), plus de 100 marques représentées, des maquettes, des jouets anciens... Parmi les 70 clubs de différentes marques présents, les clubs Citroën regroupés dans leur "village", sous l'égide de l'Amicale des clubs Citroën. Les représentants de différents clubs (SM Club de France, l'Idéale DS Club, Club des Tacots...) ont répondu aux nombreuses questions des amateurs de voitures de collections venus admirer les SM expérimentale, SM Gendarmerie, C 6, Traction 15 6H, 2 CV... et autres DS Pompier, Prototype G1 (base de l'Acadyane, du HY).

Citroën, 3^e européen en Malaisie

Une belle performance pour la Marque qui a réalisé en 1994 une progression de + 124 % par rapport à 1993 ; cela dans un marché automobile en augmentation de 49 % sur les 11 premiers mois de l'année 1994. Résultat : Citroën occupe la 3^e place des constructeurs, derrière Volvo et Mercedes.

Citroën Belux ouvre deux succursales

L'ouverture de deux nouvelles succursales Citroën à Namur et à Evere a été un événement. Beaucoup de visiteurs et d'acheteurs avaient en effet répondu "présent" pour la soirée d'ouverture ainsi qu'aux week-ends portes ouvertes qui ont suivi. Avec une surface couverte de 4000 m² dont

1 040 m² de salle d'exposition, Citroën Belux Evere dispose de locaux modernes, dont un magasin de pièces de rechange comptant 5 000 références de pièces différentes.

Norvège, Finlande, Suède : Citroën grimpe !

En Norvège, Citroën a affiché la plus forte augmentation du marché des véhicules particuliers (VP), grâce à Xantia mais aussi aux Citroën AX et ZX. En effet, sur ce marché en progression de 40 % en 1994, Citroën a progressé de 81 %. La part de marché de la Marque a augmenté de 0,7 point à 3,2 %. En Finlande, Citroën a augmenté de 83 % dans un marché VP en hausse de 21 % en 1994. Enfin, Citroën a établi un record de pénétration en Suède, en s'octroyant 2,1% du marché VP.



CITROËN



GRANADA 1995 DAKAR

VICTOIRE

DE L'ÉQUIPAGE

LARTIGUE-PÉRIN

SUR

CITROËN ZX RALLYE RAID



MICHELIN