

L'architecture de l'automobile : l'exemple de Citroën à Nantes

L'architecture de l'automobile dont il sera ici question n'est ni celle des usines où l'on va construire les voitures, ni celle des garages particuliers sous le toit desquels on va les remiser, mais plutôt celle qui va exprimer l'aspect public de l'industrie automobile, magasins d'exposition et de vente et ateliers de réparations où le client et l'utilisateur ont accès.

À l'occasion des menaces de démolition qui pesaient en avril 1986 sur la succursale Citroën de Nantes construite entre 1925 et 1928 par l'architecte de la firme Maurice Ravazé, j'ai mené sur ce bâtiment une rapide étude dont je livre ici les résultats. Cet essai d'archéologie industrielle n'est donc pas issu d'une étude scientifique poussée, mais simple tentative de mettre en lumière les caractéristiques d'un édifice dans leurs rapports avec les contextes industriels, commercial et urbain dans lesquels il s'insère.

Entré en contact à cette occasion avec deux chercheurs, Philippe Mondine (architecte) et Paul Smith (historien), titulaires d'un contrat de recherche sur le fonds d'archives de Citroën Ingénierie, j'ai pu compléter mon information par l'analyse des archives conservées concernant les bâtiments de Nantes qu'ils ont bien voulu me fournir. Ils avaient en effet choisi la succursale de Nantes, avec l'usine de Clichy et « l'organisation centralisée » de Bruxelles, comme échantillon-test de leur expertise du fonds d'archives. La publication de leurs travaux sera un apport important à la connaissance de l'architecture de l'automobile et plus particulièrement de l'architecture Citroën.

I. — L'automobile, de l'artisanat de luxe à la série

Commençons par quelques notes sur les premiers temps de l'automobile.

La date généralement retenue pour en fixer la naissance est l'année 1886, le lieu, l'Allemagne, après la mise au point du moteur à explosion, avec

la construction à Manheim par Karl Benz de son « Vélociped », puis de la « Motorkutsche » de Gottlieb Daimler. A l'occasion de ce centenaire, la revue « Monuments Historiques » consacrait son numéro d'août-septembre 1984 à l'automobile (1).

Rapidement la France prend pour la construction automobile la tête sur l'Allemagne, puis ce sont l'Italie, l'Angleterre, enfin les États-Unis d'Amérique qui se lancent dans cette production. Il s'agit alors d'une production de luxe sur commande individuelle d'une clientèle fortunée appartenant à la haute société.

C'est avec l'introduction de la construction en série que l'automobile va devenir un produit de consommation. Après les expériences d'Olds, Henry Ford met au point en 1913 à Détroit la première chaîne rationnelle de montage. Avec cette révolution dans la production, fonctionnalité, économie, robustesse vont devenir les notions clefs de la nouvelle industrie.

Avec la guerre de 14/18, c'est une autre forme de prestige qui entoure l'automobile après l'épopée des taxis de la Marne qui lui a donné ses titres de gloire. Après la guerre, les nouvelles fortunes qui vont se former dans les « Années Folles » s'extérioriseront par l'automobile. Les années 1925/35, âge d'or des voitures de luxe, voient se développer le tourisme tandis que les carrossiers français et italiens excellent et que les firmes rivalisent dans la mise au point technique des châssis et des moteurs.

Après 1935, quand la crise a atteint l'Europe et la France, la tendance utilitaire va s'affirmer. A cette date André Citroën réalise une prouesse technique: la traction avant, révolution qui va bouleverser le monde de l'automobile.

II. — André Citroën, une aventure industrielle

En 1918, la France serait le pays le plus motorisé d'Europe (2). La nouvelle industrie profite de l'effort de guerre. André Citroën qui, après s'être reconverti dans la production d'obus, revient à l'automobile, est le premier en France à adopter la chaîne de montage en usage outre-Atlantique.

(1) Monuments Historiques n° 134 août-septembre 1984 « Coups de volant » (revue éditée par la Caisse Nationale des Monuments Historiques et des Sites). Madeleine Réberrioux dans son éditorial justifiait les deux années d'avance par l'évocation du dépôt en février 1884 du premier brevet français de construction d'une voiture automobile par Édouard Delamare-Deboutteville.

(2) Enrica Acoti - « Les belles voitures des années folles ». Paris, 1977.

La Société Anonyme André Citroën se distingue par ses recherches d'avant-garde technique, les performances et les lignes nouvelles des voitures qu'elle produit. En 1919, c'est la Citroën Type A, première en France à être conçue pour la série. Produite d'abord à cent véhicules par jour, elle passe à trois cents en 1922 et quatre cents en 1927 (3).

La modernité d'André Citroën apparaît particulièrement dans son utilisation de la publicité. Lors de l'exposition des Arts Décoratifs de 1925 par exemple, l'illumination de la tour Eiffel avec de gigantesques lettres formant son nom occupe l'espace parisien.

Une grande attention est portée à l'architecture des lieux de vente qui doivent affirmer l'image de marque de la firme dont ils sont la vitrine commerciale en même temps que lieux fonctionnellement conçus dans un but utilitaire. Dans l'architecture même apparaîtra un des thèmes de l'automobile : *la technique habillée de luxe*. Cela va être l'aventure du service d'architecture de la S.A. André Citroën, sous la direction de Maurice Ravazé, aventure architecturale qui s'achèvera avec la fin de l'aventure industrielle d'André Citroën en 1934.

La production de la Traction-Avant avait nécessité une restructuration des installations de l'usine de Javel, source de difficultés financières qui mènent la société à la faillite. Michelin rachète 60 % des parts. André Citroën, évincé de l'entreprise, meurt en 1935.

III. — Maurice Ravazé (1885/1945) un architecte d'origine nantaise à la carrière internationale

Né à Nantes en 1885, Maurice Ravazé dirigera de 1924 à 1934 le service d'architecture des Établissements Citroën et de la Société Nord-Africaine des automobiles Citroën, puis, semble-t-il, un « Cabinet d'Architecture pour l'Automobile et le Tourisme » (4).

(3) En 1927, 450 000 Citroën Type A sont en circulation. Fabien Sabates et Sylvie Schweitzer : « André Citroën, les chevrons de la gloire ». Paris, E.P.A., 1980.

(4) C'est du moins ce qui figure sur une pochette remise en 1955 par sa sœur à l'atelier d'architecture de l'École des Beaux-Arts de Nantes, contenant les photographies originales ayant servi à la publication de ses réalisations par les Éditions d'Art et d'Industrie (EDARI) de Strasbourg : « Reproduction de quelques réalisations en France et en Afrique du Nord ».

EDARI édita à compte d'auteur dans les années 30 de nombreuses plaquettes d'architectes français, vecteur de diffusion de la modernité dans ses applications courantes.

La pochette contenait également un Curriculum Vitae que nous reproduisons en annexe pour ce qui concerne Citroën. (Bibliothèque de l'École d'Architecture de Nantes).

Élève de l'École des Beaux-Arts de Paris, il fréquente l'atelier Paulin. Il y a pour condisciple Émile Maigrot, architecte des halles centrales de Reims et du Palais du Champ de Mars à Nantes (halles et salle d'exposition), édifices en béton-armé réalisée par les Entreprises Limousin, le premier sous la direction d'Eugène Freycinet, le second sous la direction d'un ingénieur moins connu, son successeur à la direction technique de l'entreprise, M. Le Marec, deux édifices promis aujourd'hui à la démolition. Lorsqu'il rend compte dans la revue « L'Architecture » des nouveaux bâtiments de la succursale Citroën de Lyon, « la plus grande station-service du monde entier » (5), bâtiment de 40 000 m² à structure de béton-armé qui, en 1931/32 marque un tournant dans l'œuvre de Ravazé avec l'abandon des vastes baies en arc plein cintre au profit de longues fenêtres filantes, Maigrot souligne les capacités de constructeur de l'architecte :

« Pour cet ensemble parfaitement réalisé, il y a lieu de féliciter notre confrère Ravazé, architecte des Établissements Citroën, qui depuis de longues années s'est appliqué à résoudre ces problèmes, faisant montre à la fois de ces qualités d'artiste et aussi de constructeur, qu'il y a de longues années — durant ses passages à l'École — il nous avaient révélées ».

Déjà, à l'École, ces qualités avaient été reconnues, les résultats de Ravazé aux concours en témoignent : une médaille d'argent en stéréotomie, une médaille de bronze en archéologie, plusieurs médailles de bronze sur projets de 1^{ère} classe. Il obtient en 1907 le Prix Jay de construction générale et la Grande Médaille de Construction, pour un projet de garage d'automobiles : un bâtiment à structure métallique organisé autour d'un vaste hall dégagé sur plusieurs niveaux. En façade sur rue, un bloc maçonné accueille au rez-de-chaussée la magasin d'exposition et de vente ainsi que les bureaux, à l'étage un appartement. L'esprit de cet espace tampon, façade urbaine du garage, se retrouvera dans les projets de Nantes en 1925 (6).

Diplômé par le Gouvernement en 1909, Ravazé se voit décerner le Prix du meilleur diplôme.

Avant son entrée chez Citroën, c'est surtout en tant que constructeur qu'il va s'affirmer : on le trouve comme architecte-inspecteur des travaux de six immeubles de rapport et villas à Paris et banlieue entre 1906 et 1914. Après la guerre (il est d'août 1914 à avril 1916 sur le front de Verdun), il s'occupe de reconstruction en tant qu'architecte-expert de l'État dans les régions libérées (1920), puis il est à nouveau architecte-inspecteur aux Grands Magasins du Louvre (1921-22) et au P.L.M. (1923-24). Il réalise en

(5) L'Architecture - Volume XLVI - N° 1 - 15 janvier 1933.

(6) Projet publié dans « Les médailles des concours d'architecture 1907-1908 » (10^{ème} année) - Pl. 3-4 - Armand Guérinet - Paris.

1921/22 une trentaine de villas à Bon Marché, selon la loi Ribot. Après l'aventure Citroën (7), il réalise les villas de la cité-jardin de Montagny (Seine-et-Oise), une autogare à Reims et des garages à Tain, Toulon, Paris (boulevard Blanqui) et Reims (8).

La carrière de Maurice Ravazé s'achèvera en 1945 avec son décès à l'âge de soixante ans. Il était membre de plusieurs sociétés d'architectes : la Société des Architectes Diplômés par le Gouvernement, la Société Centrale des Architectes et l'Union Franco-Britannique des Architectes.

Dans ses travaux pour Citroën, il aura la charge de mettre en œuvre les programmes définis de façon rationnelle et rigoureuse pour les succursales de la firme, également applicables aux concessions qui devaient satisfaire à des caractéristiques précises.

IV. — L'organisation des concessions et succursales et la marque « Citroën » (9)

Ravazé concevra et réalisera des bâtiments exploités directement par Citroën, les succursales, mais aussi un certain nombre de concessions dont le programme se référerait aux mêmes principes. Dans les publications destinées aux concessionnaires (Bulletin Citroën), l'exemple de Nantes est donné pour les villes de moyenne importance. C'est globalement l'image de marque de la firme qui devait s'affirmer dans son architecture commerciale, même si chaque succursale ou concession était une œuvre unique. On verra dans les projets de Ravazé la mise en place de standards successifs.

(7) Dans le Curriculum Vitae de Ravazé sont répertoriés 55 projets et réalisations pour cette période en France, en Europe et en Afrique du Nord.

(8) On peut également citer un permis de construire délivré en 1935 pour un immeuble de rapport à Nantes, à l'angle des rues A. Riom et Guchen, à côté de la succursale Citroën, non réalisé.

(9) L'essentiel des données sur l'organisation générale des garages provient de l'ouvrage de F. Sabates et S. Schweitzer « André Citroën, les chevrons de la gloire » (op. cit.).

Important pour l'histoire de l'empire Citroën, l'ouvrage reste cependant muet sur le service d'architecture de la firme. Poursuivi par Citroën Ingénierie, ses archives font l'objet d'un inventaire par deux chercheurs, Philippe Mondine et Paul Smith, dans le cadre du plan « Lieux de Travail et Constructions Publiques » mené par la Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme au Ministère de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement du Territoire et des Transports (M.E.L.A.T.T.):

Association pour la Recherche et le Développement en Urbanisme Institut d'Urbanisme de l'Académie de Paris — Université Paris VIII — « Expertise et analyse du fonds d'archives de Citroën Ingénierie ». Décembre 1986 (1^{er} rapport).

De la politique commerciale découlait la recommandation d'établir une séparation nette entre les lieux de vente et les locaux industriels. Ainsi l'enthousiasme des clients potentiels ne serait pas freiné par la vue des voitures en réparation. Mais si quelques magasins d'exposition isolés furent aménagés, les grands bâtiments d'exploitation cumulaient les deux fonctions, avec des traitements appropriés ; on différençait en outre dans ces bâtiments, les ateliers d'entretien (station-service) et de petites réparations qui, dans une ambiance de propreté et d'efficacité, pouvaient s'effectuer sous le regard des clients et ainsi les rassurer sur les soins donnés aux voitures, des ateliers de mécanique et carrosserie qui accusaient les failles possibles du système.

Les magasins d'exposition devaient apparaître comme des *écrins à voitures* ; clairs et implantés en façade sur la rue, d'accès facile aux véhicules, leurs grandes baies vitrées laissaient voir les automobiles exposées aux passants. Le dallage noir et blanc du sol devait atténuer l'impact rebutant des taches d'huile, tout en conservant une certaine clarté. Un éclairage électrique dissimulé dans des corniches creuses était réfléchi par le plafond.

Annexé au magasin d'exposition, un salon de vente permettait de recevoir la clientèle (parfois un espace aménagé sous l'escalier monumental). Un hall de vente de pièces détachées accessible du magasin d'exposition et des bureaux aux cloisons vitrées complétaient le dispositif.

Pour les locaux industriels, les espaces s'organisaient selon le circuit des automobiles et du personnel.

A l'entrée, un local de gardien ; dans un magasin de déshabillage, toutes les pièces et objets amovibles sont enlevés et rangés dans des paniers scellés par une étiquette identifiant la voiture et son propriétaire (cette disposition est surtout présente dans les plus grandes organisations). Le magasin des pièces détachées destiné au service interne (il doit être facilement accessible des ateliers de réparation) mais aussi à l'usage des agents de la marque et de la clientèle, est équipé de casiers de stockage normalisés placés perpendiculairement aux parois.

Les ateliers de réparations, mécanique et carrosserie, sont bien éclairés et bien ventilés. Pour des raisons de sécurité, les fosses y sont souvent proscrites.

La partie affectée au garage (stockage des voitures en attente de réparation et garage de voitures particulières, dans les grandes villes peu de propriétaires disposent de garages particuliers) doit être d'accès facile, les poteaux et piliers limités au minimum ; lorsque l'étroitesse du terrain nécessite la création de plusieurs niveaux superposés, la rampe d'accès est recommandée par rapport aux ascenseurs d'entretien plus difficile et toujours susceptibles de panne.

A Nantes dont les bâtiments seront donnés en exemple dans le « Manuel de l'Inspecteur », ces dispositions vont être dans l'ensemble respectées que ce soit dans les magasins d'exposition de la place Graslin, ou dans le bâtiment de la rue Alfred Riom.

V. — La succursale Citroën de Nantes, 1925/1929

La politique commerciale de séparation des sites entre exposition et réparation est ici mise en œuvre.

Le choix des implantations est particulièrement intéressant et s'inscrit dans une logique urbaine bien comprise.

Sur la place Graslin (10), à la limite du quartier commerçant chic de Nantes, lieu du théâtre et des grands cafés et hôtels, Citroën va installer son magasin central d'exposition à l'angle de la rue Gresset au rez-de-chaussée d'un immeuble de la fin du XVIII^{ème} siècle (11). Ce quartier du luxe et de la représentation n'est pas choisi au hasard. Les termes mêmes d'un rapport du service d'architecture daté du 24 septembre 1924 en font foi :

« Le magasin en question occupe sur l'une des deux places les plus importantes de Nantes une situation de premier ordre. Il est placé entre les locaux de la Compagnie Transatlantique et plusieurs cafés très animés de la place, à proximité de théâtres, de restaurants très fréquentés, ce qui permettrait de faire une publicité intéressante. La surface des locaux est telle que 7 voitures peuvent être facilement mises en exposition. Développement de façade sur une place et deux rues sur une longueur d'environ 49 mètres, arcades monumentales, hauteur de plafond, 5 m 40 à 6 m » (12).

Derrière dix baies équipées de serrureries aux chevrons et des lettres lumineuses du mot « CITROËN », Ravazé aménage quatre salles d'exposition autour d'une rotonde ovale. Les murs, plafonds et arcades intérieurs sont traités en stuc au ton clair simulant un appareil de pierre. Dans cette vitrine-écriin, d'un luxe sobre et élégant, on applique le procédé de l'éclairage indirect et du dallage noir, gris et blanc où, au centre du hall, on retrouve les fameux chevrons, symbole de la marque.

(10) Ensemble architectural dû à l'architecte néo-classique Mathurin Crucy à la fin du XVIII^{ème} siècle.

(11) Dans un local occupé actuellement par l'agence de voyage Nord-Sud (filiale de Citroën) et une boutique d'art floral.

(12) Cité par Ph. Mondine et P. Smith (op. cit.).

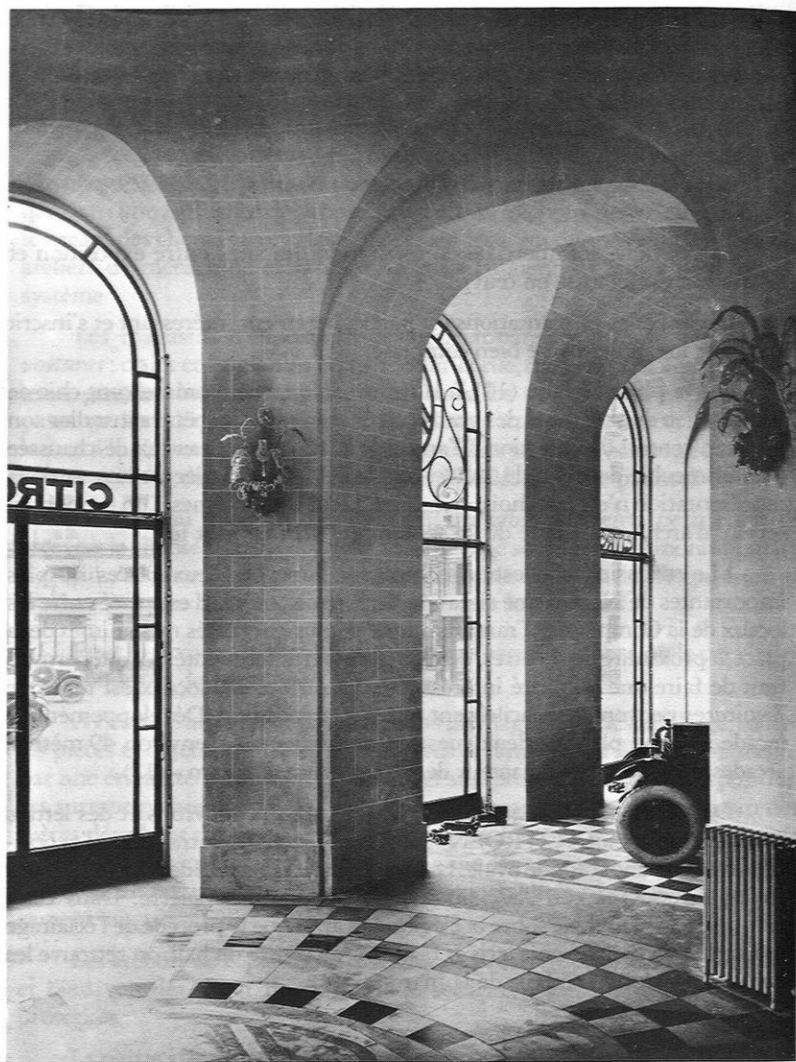


Fig. 1 — Magasin d'exposition - place Graslin - Nantes.
(Document École d'Architecture de Nantes).

Ce thème de l'arcade qui était imposé à Ravazé place Graslin par la préexistence de l'immeuble va longtemps être présent dans ses réalisations : dans la façade du bâtiment industriel de la rue A. Riom par exemple, quoique le premier projet présentât une structure métallique à poutres horizontales (13). Munies d'une structure de métal et verre, souvent d'un bandeau intermédiaire marquant un passage de plancher, on le trouve dans le bâtiment d'exposition d'Alger en 1925, la succursale d'Oran en 1928, celle de Constantine en 1931, dans la station-service de Brest en 1932 ou celle des établissements de Rumigny à Saint-Germain en Laye en 1931. Bien qu'encore présentes aux Établissements France-Auto à Casablanca en 1931, c'est déjà l'horizontale qui y domine, horizontale qui trouvera sa pleine expression à Lyon dans l'immeuble en béton-armé de 40 000 m² de 1931/32. En 1934 à Bruxelles, une nouvelle esthétique de verre et d'acier triomphera. Le magasin d'exposition, sur 21 m de hauteur, devient vitrine totale.

À Nantes en 1925, la structure est métallique (comme dans le projet d'école de 1907), vaste halle industrielle de 3 400 m² au sol simplement close d'une façade d'esprit « Art-Déco » mêlant pans de brique blanche et grise aux jeux variés, accrochés à la structure, et remplissage en métal et verre des monumentales arcades de 6 mètres de portée sur plus de 13 mètres de hauteur.

Là encore un dialogue remarquable avec le quartier ; le rapport du 24 septembre 1924 cité précédemment (12) justifiait l'implantation du bâtiment industriel rue A. Riom :

« La situation du terrain, quoique n'étant pas absolument centrale, est telle qu'il faut 5 minutes de marche pour aller place Graslin où nous projetons d'établir notre magasin central d'exposition. Le quartier habité bourgeoisement ne dispose actuellement d'aucun garage et est voisin d'un quartier riche et très commerçant. Les artères avoisinantes sont des rues ou des boulevards très larges extrêmement bien percés... ».

Le quartier où va s'implanter la succursale Citroën, poursuit depuis un siècle une lente transformation. Projetée à la fin du XVIII^{ème} siècle dans le « quartier de l'Entrepôt », aux abords de l'Entrepôt des Cafés (1786/1839), quartier d'entrepôts et manufactures puis industriel, la rue A. Riom est percée au milieu du XIX^{ème} siècle. Le terrain était occupé en 1925 par les usines implantées en 1858 de Lotz, « Fils de l'aîné », constructeur de « loco-

(13) Permis de construire N° 552 de 1925. Archives Municipales de Nantes. Ph. Mondine et P. Smith (op. cit.) notent que « surtout à dater de 1921 (usine de Saint-Charles), cette forme de baie (...) est devenue le motif type des usines Citroën ».

mobiles pour l'agriculture» (14). Dans le premier quart du XX^{ème} siècle, le quartier devient quartier d'habitation avec la construction de quelques hôtels particuliers et la réalisation vers 1910 dans la portion de rue qui recevra Citroën, par la société coopérative d'Habitations salubres et à Bon Marché «La Maisonnnette», d'une séquence de douze maisons dont les façades «pittoresques» successives d'environ sept mètres rythment la rue. A ce rythme, celui de la façade du garage qui lui fera face (105 m) répondra avec ses dix baies plein-cintre réparties de part et d'autre d'une «travée rythmique» organisant sous un rappel de fronton une vaste baie curviligne, entrée principale du bâtiment, flanquée de deux baies à linteau droit dont on retrouve le modèle à droite et à gauche à la suite des cinq travées plein cintre. L'angle des rues A. Riom et Guchen, abritant l'appartement du directeur (15), poursuit la maçonnerie de brique aux appareils travaillés.

Sur la rue Guchen, Ravazé réutilise le thème de l'arcade avec trois travées dans l'une desquelles est ménagée l'entrée des ateliers. Modénature des baies en béton-armé, trumeaux et peau des parties hautes en brique jaune, blanche et grise, clôture des baies en métal et vitres, laissant lire les passages de planchers (16), savamment composés autour de la structure métallique de la grande halle dont la couverture partiellement vitrée et le grand lanterneau assurent un bon éclairage des ateliers, évoquent le thème même de l'automobile: *de la technique carrossée*.

Cette façade urbaine, devant un bâtiment industriel construit avec des matériaux simples produits en série, exprime en sus la courtoisie, l'*urbanité* de l'architecte qui, dans un quartier en mutation, d'industriel devenant résidentiel, respecte l'échelle de la rue, respecte son rythme, recherche une qualité de dessin tout en donnant à son projet suffisamment d'ampleur. Gardons-nous cependant de n'y voir qu'un masque plaqué sur une halle industrielle qui n'oserait s'affirmer, comme dans le Prix Jay de 1907. En recourant à l'arc plein-cintre, archétype de l'architecture industrielle du

(14) Ajoutons, pour la connaissance du terrain par Maurice Ravazé, que sa mère, Henriette Lotz, devait être cousine germaine du propriétaire Ernest Lotz.

Le terrain est d'abord pris en sous-location par Citroën, avec promesse de vente réalisable à partir de 1948 (Th. Mondine et P. Smith - Op. Cit.).

Ravazé, né à Orléans, appartenait quant à lui à une famille de négociants installée à Nantes.

(15) Il existait précédemment sur le terrain Lotz une maison d'habitation. La législation de l'époque (loi du 1^{er} avril 1926) imposait aux constructeurs qui supprimaient des locaux d'habitation de rétablir une superficie équivalente de logements en remplacement.

(16) Réels ou possibles, le deuxième étage de l'atelier n'ayant pas été réalisé. La superficie de 3393 m² au sol était réduite à 3000 m² à l'étage compte-tenu des trémies d'éclairage.

XIX^{ème} siècle, dans un dessin moderne au goût du jour, Ravazé magnifie son bâtiment, laissant deviner derrière ses vastes baies les activités industrielles qu'elles éclairent et valorisent. La façade qui devait être élégante, joue un rôle de tampon entre le quartier et le garage. Simple peau dans les étages, elle s'épaissit au rez-de-chaussée pour accueillir au pied des arcs les bureaux administratifs à droite, le magasin de pièces détachées à gauche et, de part et d'autre de l'arche centrale, les salles d'exposition et de vente des voitures, ainsi que quelques bureaux (comptabilité). Dans ces salles, on retrouve le standard des vitrines de la firme, appareillage simulé en stuc, dallage noir et blanc, éclairage indirect dissimulé par la corniche et réfléchi par le plafond... De ces salles partent des escaliers aux rampes de fer forgé dont le modèle sera souvent répété par Ravazé : Alger (1925), Oran (1928), Magasin de la Croisette à Cannes (1931), Toulouse... Le marquage « Citroën » de l'espace est complété par les poignées de portes aux chevrons.



Fig. 4 — Succursale Citroën de Nantes - Rue A. Riom.
1^{er} étage - arrière de la façade.
(Cliché P. Giraud - D. Pillet - Inventaire général 1986 © SPADEM).

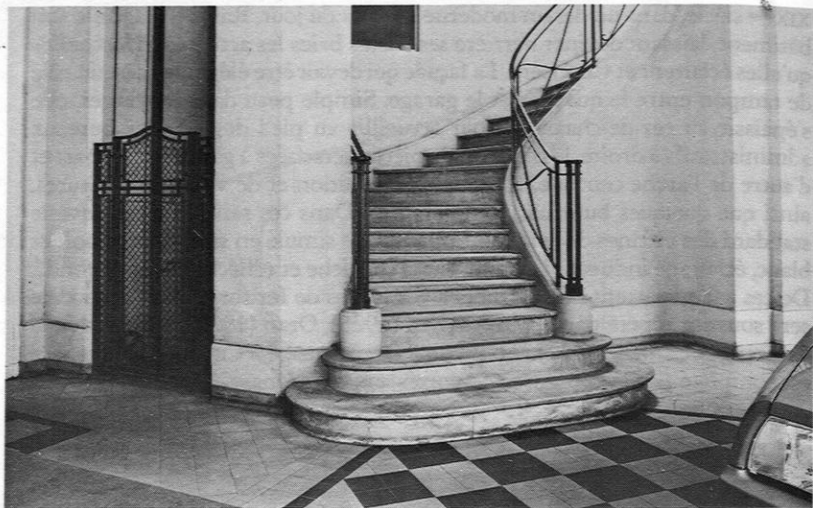


Fig. 5 - Succursale Citroën de Nantes - Rue A. Riom.
Salle d'exposition de droite.
(Cliché P. Giraud - D. Pillot - Inventaire général 1986 © SPADEM).



Fig. 6 — Succursale Citroën de Nantes - Rue A. Riom.
Salle d'exposition de droite - plafond.
(Cliché P. Giraud - D. Pillot - Inventaire général 1986 © SPADEM).



Fig. 7 — Succursale Citroën de Nantes - Rue A. Riom.
La travée centrale.

(Cliché P. Giraud - D. Pillet - Inventaire général 1986 © SPADEM).



Fig. 8 — Succursale Citroën de Nantes - Rue A. Riom.
Étage.
(Cliché P. Giraud - D. Pillet - Inventaire général 1986 © SPADEM).

Derrière ces espaces policés, on trouve les espaces habituels des succursales Citroën : de part et d'autre du hall public situé sous le lanterneau central d'éclairage et de ventilation, sont réparties à droite les aires de stockage, garage et lavage (espace pour 29 voitures de clients non lavées), à gauche les zones de stockage des voitures en attente de réparations (12 places) et de réparations rapides (16 places) en communication directe avec le magasin de pièces détachées, au fond le magasin de déshabillage et les zones de service accessibles par la rue Guichen (17). Face à l'entrée, au fond du hall public, le monte voiture (force 2 500 kg) et, de part et d'autre, les rampes de montée et de descente donnent accès aux ateliers de carrosserie à droite (tôlerie, peinture, sellerie, menuiserie), aux ateliers de mécanique à gauche. Le logement du directeur occupe l'angle sur deux niveaux. Quant au second étage envisagé pour 130 voitures (d'après une note publiée par Ph. Mondine et P. Smith) il ne fut jamais réalisé.

Symbole de la modernité dans les années vingt, l'automobile avait d'abord affirmé sa présence dans la ville par les aménagements urbains qui en découlaient et permettaient d'en assurer le trafic. Puis ce furent toute une catégorie d'immeubles qui investirent la ville : garages, magasins d'exposition et ateliers de réparation automobile. A ces nouveaux programmes correspondait une nouvelle architecture oscillant entre l'adaptation d'un bâtiment industriel au produit qu'il promeut, structure métallique utilisant des éléments produits en série, comme la voiture, et recherche d'élégance ou de luxe devant mettre en valeur l'élégance et le luxe du produit.

Dans le même temps que, du luxe des premières automobiles produites à la fin du XIX^{ème} siècle pour une commande individualisée, les constructeurs s'étaient orientés vers une production de masse au moyen de la série après la première guerre mondiale, c'est l'aspect industriel qui prévaut désormais dans l'architecture de l'automobile, avec toutefois un traitement particulier des salles d'exposition, vitrine de la marque.

L'œuvre de Maurice Ravazé pour Citroën en est un exemple de choix et les réalisations de Nantes montraient bien cette dualité du luxe et de la série pour la plus grande gloire de la firme.

La succursale Citroën de Nantes a été démolie en juin 1987.

Gilles BIENVENU.

(17) Entrée des ateliers, déchargement/déballage, logement du gardien, dépôt de bicyclettes, transformateur, lavabos/vestiaires.

La destination des espaces a évolué au cours des années d'utilisation du bâtiment. Pour cette nomenclature, nous nous référons aux plans cotés N° 2727 (R-Ch.) et N° 2744 (étage) répertoriés par Ph. Mondine et P. Smith dans leur travail d'inventaire (op. cit.).

ANNEXE

EXTRAIT DU CURRICULUM VITAE DE MAURICE RAVAZÉ DÉPOSÉ A L'ATELIER D'ARCHITECTURE DE L'ÉCOLE DES BEAUX-ARTS DE NANTES EN 1955.

En regard de chaque bâtiment, nous avons signalé par un (S) les succursales et par un (C) les concessions, selon la liste de ses travaux fournie par Ravazé à l'appui de sa candidature à la Société Centrale des Architectes en 1935 (Mondine et Smith, op. cit.) (1).

Travaux exécutés pour les ÉTABLISSEMENTS CITROËN :

A établi les plans et dirigé les travaux de construction de magasins, de palais d'exposition et d'ateliers suivants :

(S) ROME	Magasin d'exposition	
(S) MILAN	Magasin d'exposition	
(S) BERLIN	Magasin d'exposition	
LONDRES	Magasin d'exposition	
BRUXELLES	Organisation centralisée Ateliers, magasin, bureaux	
(S) NANTES	Ateliers	6.000 m ²
(S) NANTES	Magasin d'exposition	
(S) ANGERS	Ateliers	5.000 m ²
(S) ANGERS	Magasin d'exposition	
(S) CHOLET	Ateliers, station-service	
(S) EVREUX	Organisation centralisée	6.000 m ²
(S) LYON	Organisation centralisée (5 étages) Magasin d'exposition, ateliers, bureaux	
		Surface 40.000 m ²
	La plus grande station-service d'Europe	
(S) ALGER	Magasin d'exposition	
(S) ALGER	Ateliers	
		Surface 15.000 m ²
(S) ORAN	Magasin d'exposition	
(S) ORAN	Ateliers	
		Surface 10.000 m ²

(1) Dans cette liste, figure en outre la succursale de Toulouse omise ici.

(S) CONSTANTINE	Organisation centrale (2 étages) magasin d'exposition, ateliers	Surface 7.000 m ²
(S) NIORT	Organisation centralisée	Surface 4.000 m ²
(S) BOULOGNE/MER	Organisation centralisée	Surface 3.700 m ²
(S) BREST	Organisation centralisée	Surface 5.000 m ²
(S) LOUVIERS	Organisation centralisée	Surface 1.500 m ²
(S) CANNES	Magasin d'exposition	
(C) NICE	Ateliers 1 ^{er} étag. partiel	Surface 5.000 m ²
(C) VERSAILLES	Organisation centralisée	Surface 3.700 m ²
(C) ST-GERMAIN-EN-LAYE	Organisation centralisée	Surface 4.000 m ²
(C) ROUEN	Organisation centralisée	Surface 10.000 m ²
SENS	Organisation centralisée	Surface 2.000 m ²
AUXERRE	Organisation centralisée	Surface 1.500 m ²
(C) SAINTES	Organisation centralisée	Surface 3.000 m ²
(C) ANGOULÊME	Organisation centralisée (3 étages)	Surface 4.000 m ²
(C) LIMOGES	Magasin d'exposition	
(C) MULHOUSE	Organisation centralisée	Surface 4.000 m ²
(C) COLMAR	Organisation centralisée	Surface 4.000 m ²
(C) CHALONS/MARNE	Organisation centralisée	Surface 2.000 m ²
(C) DINAN	Organisation centralisée	
(C) PONT-AUDEMER	Organisation centralisée	Surface 2.000 m ²
(C) CHELLES	Organisation centralisée	Surface 2.500 m ²
(C) MEAUX	Organisation centralisée	Surface 4.000 m ²
(C) TOURS	Organisation centralisée (4 étages)	Surface 5.000 m ²

- | | | |
|----------------|-------------------------------------|-------------------------------|
| (C) CASABLANCA | Organisation centralisée (4 étages) | |
| | | Surface 12.000 m ² |
| (C) FEZ | Organisation centralisée (1 étage) | |
| | | Surface 4.000 m ² |
| (C) BONE | Organisation centralisée | |

Construction des BORDJS SAHARIENS de COLOMB-BECHARD
BENI-ABBES
ADRAR

Croisière noire et Croisière jaune.

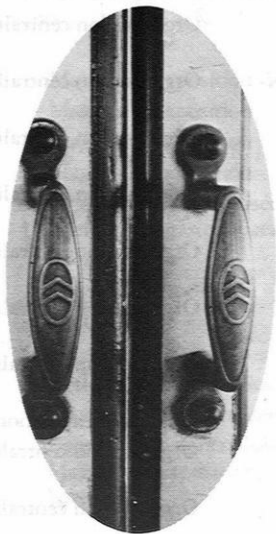


Fig. 3 — Poignées de porte aux chevrons
Photo Denis Pillet - 1986 -
Inventaire Général Pays de la Loire.