

# Automobile

Police Calibri, taille 9, 3 colonnes, écart entre les colonnes 1.25, Texte aligné gauche

Le premier véhicule automobile fonctionnel a été inventé en 1769 par Joseph Cugnot sous le nom de fardier de Cugnot<sup>4</sup> mais il faut attendre la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle et les progrès liés à la révolution industrielle pour que les véhicules automobiles personnels se développent et prennent finalement leur nom actuel d'automobile. La naissance de l'automobile s'est faite par l'adaptation d'une machine à vapeur sur un châssis autonome mais des problèmes techniques et

sociaux ont retardé son développement. L'encombrement de la chaudière, les matériaux inadaptés aux hautes pressions et les châssis supportant mal les vibrations furent les principaux obstacles techniques et la dangerosité perçue et réelle de ces engins sur les routes à l'époque a conduit à des législations contraignantes, comme le Locomotive Act au Royaume-Uni<sup>5</sup>. L'aventure automobile a commencé en France, où les premières

expériences réussies ont eu lieu en 1873. Un tel succès qu'en 1895 environ 350 automobiles circulaient déjà sur le territoire français, contre 75 en Allemagne et seulement 80 aux Etats-Unis. C'était une époque où on ne parlait pas vraiment de fabricants de voitures, mais plutôt de carrossiers. En France, ils ont su tourner la page de la somptuosité décorative, qui avait fait leur réputation au XVIII<sup>e</sup> siècle, et ont appris à jouer avec les nouveaux codes esthétiques.

Police Calibri, taille 8.5, 2 colonnes, colonne 1 =10.25, colonne 2 = 4.25; écart entre les colonnes 1.5 cm, Texte aligné gauche

Les premières automobiles produites et commercialisées sont à vapeur (L'Obéissante d'Amédée Bollée en 1873) et les premiers prototypes utilisant les nouveaux moteurs à explosion moins encombrants sont réalisés vers 1885. Dans le même temps, le développement des connaissances liées à l'électricité mène à la réalisation des premières voitures électriques : on a donc trois modes de propulsion en concurrence au tournant du XX<sup>e</sup> siècle. La vapeur est rapidement supplantée et le développement rapide des performances des voitures électriques est stoppé par l'absence de progrès notable dans le stockage de l'énergie, c'est donc le moteur à explosion qui l'emporte sur les autres modes de propulsion. Cette époque est celle de la course à la vitesse, et c'est d'abord la voiture électrique qui s'y illustre (La Jamais Contente est la première à franchir la barre des 100 km/h, en 1899<sup>7</sup>) avant

d'être supplantée par la voiture à moteur à explosion. C'est aussi la période de naissance des premières courses automobiles, telle Paris-Rouen en 1894. L'automobile reste alors un produit de luxe, à l'usage contraignant, utilisé sur des infrastructures totalement inadaptées.

Police Calibri, taille 9, 4 colonnes, écart entre les colonnes 1.25 cm, Texte aligné droite.

L'histoire de la voiture a fait naître et vivre différents métiers. À ce moment de l'histoire, construire une voiture était une affaire collective dans laquelle carrossiers, mais aussi charbons, serruriers, malletier, selliers-garnisseurs, bourreliers, plaqueurs et peintres étaient impliqués ensemble. Tout était fait sur mesure, des carrosseries qui s'adaptaient aux

châssis, en passant par les sièges ou les bagages arrimés à l'arrière pour les premiers voyages. Deux facteurs vont contribuer à son développement : le revêtement progressif des routes en ville puis en campagne afin de faciliter l'usage des bicyclettes et des voitures, et le développement de nouvelles méthodes de production (taylorisme, fordisme), qui mènent

à la première voiture de grande série, la Ford T. Celle-ci pose définitivement l'empreinte de l'automobile sur la société du XX<sup>e</sup> siècle. Les innovations se succèdent ensuite, mais sans changement fondamental conceptuel. Les grandes lignes de l'automobile de série actuelle sont tracées par Lancia en 1922 avec la Lambda à carrosserie

autoportante et suspension avant indépendante, Chrysler en 1934 avec la Airflow qui introduit l'aérodynamique dans l'automobile de série, Citroën et le développement de la Traction Avant à partir de 1934, puis l'introduction des freins à disque sur la DS en 1955, ou encore par Porsche et la boîte de vitesses à synchroniseurs coniques de la 356.

Police Calibri, taille 8, 5 colonnes, écart entre les colonnes 0.6 cm, Texte justifié.

Le développement de l'automobile est fortement marqué par les crises, comme le krach de 1929 et la Seconde Guerre mondiale. Celles-ci redistribuent les cartes de l'industrie en favorisant les regroupements, et provoquent le retour

en grâce des petites automobiles, l'apogée de ce phénomène étant atteinte en Allemagne dans les années 1950 avec les micro-voitures telles l'Isetta. Cette sortie de crise est aussi le début des Trente Glorieuses, période marquée dans tous

les secteurs de l'automobile par un grand essor, qui se traduit par une augmentation du choix, de la production et de l'accession à l'automobile, via l'ouverture du recours au crédit dans les années 1960.

Cette croissance de la production, mais aussi de la taille des voitures, de leur vitesse, est stoppée net par le premier choc pétrolier. Celui-ci, conjugué à la hausse de l'insécurité routière, aura des conséquences à long terme sur la relation

entre l'automobile et la société, conduisant en particulier à une forte