

<p>1936, la première voiture des GARNIER ou la démocratisation de la voiture en France</p>		<p>Par François GERARD délégué CGPTT-IDF</p> <p>Vice président</p> <p>Rédacteur de</p> <p>« nos Sources »</p>
---	---	---

La belle histoire de la première voiture de la famille GARNIER

<p>Comme dans beaucoup de familles petite-bourgeoises, dès les années 1930, soit, après la reconstruction des villes dévastées de la guerre 14-18 comme REIMS où demeuraient mes grands-parents ; les GARNIER souhaitaient acquérir un véhicule automobile pour leurs déplacements.</p> 	<p>Le train avait toujours été utilisé comme moyen de transport mais il obligeait d'aller d'une gare à une autre et ensuite d'utiliser pour excursionner, les transports en car, largement présents dans les villes balnéaires, lieux de vacances des privilégiés d'avant 1936.</p> <p>Mon grand-père s'était initié à la conduite grâce à son beau-frère représentant en voitures SIMCA-FIAT et qui possédait toujours le dernier modèle à la mode.</p>
---	--

En 1929 le Code de la route comportait 60 pages. Il était vendu 5 Francs on y trouvait les principales questions d'examen. Les dessins y étaient faits à la main et représentaient les signaux pour tourner, dépasser ainsi que les signes faits par les agents de police.

Des décrets et arrêtés fixaient :

L'éclairage des véhicules automobiles (Arrêtés du 28 07 1923 et Arrêtés du 08 10 1929, la perception immédiate des contreventions (Décret du 30 09 1928),

la vitesse maximale à l'heure des divers véhicules en charge:

Transport de personnes de 3,001 à 4.5 tonnes : 35 km, au dessus de 11 tonnes : 8 km

Transport de marchandises de 3,001 à 4.5 tonnes : 25 km, au dessus de 11 tonnes : 8 km

Transport de personnes > à 3 jusqu'à 4.5 tonnes : 40 km, au dessus de 11 tonnes : 15 km

Transport de marchandise de 3.001 à 4.5 tonnes : 35 km, au dessus de 11 tonnes : 10 km.

Georges GARNIER franchit le pas début 1936, il commande sa SIMCA licence FIAT 6 CV, voiture berline d'un prix raisonnable (environ 10.000 F)

D'après la publicité d'alors la 6 CV est « merveilleusement suspendue, agréable à conduire, douce, rapide, silencieuse, grimpeuse de côtes, étonnante par ses moyennes voiture sûre et confortable ... économe par sa consommation réduite et ses frais d'entretien insignifiants !»



Une production des usines de Nanterre la Sté Industrielle de Mécanique et Carrosserie Automobile (SIMCA)

Alors que rien que pour SIMCA, un million cinq cents mille clients attendaient eux, leur SIMCA cinq, le dernier modèle à la mode.



Usine SIMCA de Nanterre
d'où est sortie en 1936, après un concours interne,
la petite 5 CV SIMCA, voiture à deux places
car 90% du besoin d'une voiture concerne seulement une ou deux personnes.

SIMCA cinq

**attendue
par
1.500.000 clients**

**SCIENCE
FIAT
SIMCA
IIII**

...garantie de
6 mois avec
3 revisions
gratuites

...les roues
avant indé-
pendantes

... avec 4
vitesses,
2^e silencieuse et
synchronisée

... moteur
4 cylindres
avec culasse
aluminium

... 4 freins
hydrauliques,
4 amortisseurs
hydrauliques

... carrosserie
MONOCOQUE
tout acier

... 3 lit. 624 aux
100 kms sur
PARIS - MADRID
et retour (2400 kms)
avec les services de S.A.C.E.

...105 kms 532
couverts en
1 heure à
MONTHERY
avec les services de S.A.C.E.

**...SON
prix
9.900^F**

Production de la **Sté Industrielle de Mécanique et Carrosserie Automobile** - (Usines Simca) Nanterre



Mais il fallait obtenir son permis de conduire ; la taxe venait de passer de 54 à 64 francs et on prenait quelques leçons de conduite : 7 à 10 leçons suffisaient.



Pour ses déplacements quotidiens, rien ne changeait, Georges utilisait sa bonne vieille bicyclette car les cadres des « Familistères » ne pouvaient pas aller travailler en voiture alors que leur « patron » ne le faisait pas.

Il n'avait pas osé s'offrir la 11 CV SIMCA licence FIAT

Son beau-frère en vantait pourtant, le moteur à la culasse d'aluminium « adoptée par tous les constructeurs soucieux d'offrir à leur clientèle une voiture rapide, nerveuse et consommant le minimum. C'est la culasse des fortes compressions, des hauts rendements, des moyennes élevées. »

La 11 CV SIMCA-licence-FIAT du beau-frère de Georges GARNIER



Comment un gars de la campagne rencontra une demoiselle de la ville grâce à une SIMCA 6CV.

Cette première voiture va accompagner la vie de la famille GARNIER et en particulier de ma mère Denyse, alors une jeune-fille de vingt ans.

En effet c'est grâce à elle que lors d'un voyage de Reims à Paris par la nationale 3 qui passe par Marigny-en-Orxois (02), son grand-père Emile GARNIER demande à son père Georges, de faire un détour par Marigny pour rendre visite à ses cousins restés au pays.

Ma grand-mère Charlotte, de nature timide, ne souhaite pas descendre de voiture qui resta stationnée au lieu dit « Petit-Cormont », à quelque distance du village. Cet écart sera plus tard... le lieu principal de mes vacances!

Pendant que les hommes avaient rejoint, à pied les fermes des cousins, une motocyclette s'était arrêtée et un jeune-homme poli s'était inquiété de la présence de ces deux femmes bien mises dans une belle voiture.

Ce sera la première rencontre de mon père Henry et de ma mère Denyse.

Le hasard de l'après-guerre avait fait qu'en 1920, le père du motocycliste, Louis avait travaillé avec le grand-père Garnier dans les ateliers des Chemins de fer de l'Est à Epernay. On était donc en pays de connaissance, la conversation pouvait s'engager. Les Garnier allaient même prendre au village, une tasse de thé avec de la brioche, chez la famille GERARD Louis.

Cette rencontre conduira à l'idylle de mes parents car ma mère se verra confier la voiture quand elle devra rejoindre son poste d'institutrice à Bergère-sous-Montmirail, à un saut de voiture ou de moto de Marigny...



La famille GARNIER posant devant sa SIMCA 6CV

Comment la belle histoire se termine mal, à cause d'une plaque d'immatriculation d'automobile

Cela se passe pendant la débâcle de juin 1940. Mon grand-père GARNIER, chef de la défense passive de Reims, ville ouverte, envoie un chauffeur, informer sa femme et sa fille de l'arrivée imminente des allemands.

Ma grand-mère avait déjà vécu l'évacuation de Reims puis l'exode de 1914. Elles partent sur le champ dans leur voiture, après avoir pris leurs bijoux et leur livret de Caisse d'Epargne.

Arrivées péniblement à se frayer un chemin du côté de Malesherbes (45), des hôteliers sollicités pour une chambre pour la nuit les chassèrent verbalement parce que leur véhicule était immatriculé KG * (la désignation de la région de la Marne alors, sur les plaques d'immatriculation des voitures).

Ces gens avaient donné... « quoi ? - on ne le saura jamais » mais lors de la dernière guerre ils avaient soi-disant reçu des réfugiés sans le sou, installés pour une nuit, ils avaient dû les garder quatre ans !

Les deux femmes se rendirent alors à la gare la plus proche, trouvèrent un train pour Paris d'où ils eurent la chance de rejoindre Biarritz puis Pau par les derniers trains en circulation avant la défaite de nos armées.

Leur voiture elle, n'a jamais rejoint Reims. Le chauffeur avait dû l'abandonner aux allemands malencontreusement rencontrés en route. Il ne ramena pas même un billet de réquisition des forces allemandes, bien sûr !

Ainsi finit, l'histoire de la belle automobile, porteuse de tant de rêves...

CONCESSIONNAIRE
pour la Marne
des Camions Rapides



et des Automobiles



Concessionnaire
du Service de Nettoyement
de la Villa de Reims
21, Rue des Trois-Fontaines

GARAGE & ATELIERS DONAT

RÉPARATIONS - ENTRETIEN - DÉPANNAGE
ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

2168

15, Rue Clovis - REIMS

Téléph. 56-88

R. C. Reims 3.403



Doit Monsieur Garnier
18 Rue de l'Étape - Reims
Fiat/Suiva B.V.F.

REIMS, le 30 Avril 1936

Avril	9	30 ^e essence	11 "	14 "		
		1 lavage			15 "	
		vacu fumier de police			18 "	
	36	10 litres essence	11 "	22 "		
	38	Pédage du moteur à 56 Haul - et première révision. Pour mémoire à l'effet de Pardolet	10 ^e	30 "		
		Essence et Huile		96 "	96 "	
		Garage Avril			60 "	
		Huile quittance			0 ⁵⁰	
					183 ⁵⁰	

NOTA. - Pour toutes nos fournitures et réparations, à l'exception de celles de nettoyage, nous nous réservons le droit de refuser de servir les clients qui ne nous paient pas à l'avance. Les décaissements et remises sont réservés pour l'entretien de nos clients, sans à la charge client, selon le cas.



Pour acquit
J. G. Donat
Reims

NB : Après la guerre, la voiture était redevenue un bien pour privilégié. Aussi en 1956, beaucoup de voitures n'étaient toujours pas encore équipées de "flèches" de clignotant et de stops. On sortait encore le bras par la portière, pour indiquer qu'on tournait à droite comme à gauche ou si l'on ralentissait. De nombreuses voitures avaient encore les freins à câbles même si les freins hydrauliques étaient proposés sur les nouveaux modèles depuis 1936. Quand on tombait en panne de batterie, on démarrait encore à la manivelle.

Mais les premiers feux tricolores faisaient leur apparition.

*** L'immatriculation des véhicules est née en France.**

Son origine remonte à Louis XIV qui rendit obligatoire l'apposition sur les voitures d'un signe distinctif pour retrouver les responsables d'accidents alors nombreux à Paris compte tenu des encombrements dans nos rues moyenâgeuses.

Pour que tous puissent comprendre ces plaques, compte tenu de l'illettrisme d'alors, on choisit des emblèmes facilement identifiables.

Puis peu de temps avant la Révolution, le Conseil du Roi Louis XVI arrête l'obligation aux "rouliers et cochers de fixer sur leur véhicule une plaque en métal portant le nom et l'adresse des propriétaires de l'attelage".

la République française précise par arrêtés et circulaires de nouvelles règles d'immatriculation. C'est en 1891, à LYON, dans le Parc de la Tête d'Or ouvert à l'origine aux automobiles que le premier système d'immatriculation du monde a été mis en place.

En 1893, on adjoignit au numéro affecté par l'administration les noms et adresses du propriétaire. Ces données nominatives disparurent en 1901, au profit de lettres faisant référence à des arrondissements minéralogiques couvrant plusieurs départements, avant que ces derniers ne soient identifiés par des séries de lettres.

En France, la plaque de police **plaque d'immatriculation**, ou **plaque minéralogique**, car attribuée à l'origine par le Service des mines, porte une combinaison de chiffres et/ou de lettres uniques, destinée à identifier facilement un véhicule afin de lutter contre le vol et les infractions au code de la route.

L'ancien système dit « français », (chiffres-lettres-N° du département) de 1950 est encore en vigueur sur les véhicules anciens et pour les motocyclettes.

Mais le Parlement de l'Union Européenne vote en 1999 des arrêtés et circulaires modifiant le certificat d'immatriculation de véhicules dans un but d'harmonisation, mieux sécurisée avec une transposition nationale effective au plus tard le 1er juin 2004.

Ce principe d'identification européenne concerne les véhicules, remorques et motos, d'occasion et neufs, ainsi que les cyclomoteurs (en France, une plaque d'immatriculation est rendue obligatoire depuis le 1er juillet 2004)

La France en profite pour revoir son propre dispositif qui devenait obsolète vis à vis de l'épuisement à Paris de ses numéros utilisés antérieurement.

La plaque d'immatriculation en est changée également. Pour un numéro national, indépendant du département, unique à vie pour la voiture.

Depuis le 15 avril 2009 le Système d'Immatriculation des Véhicules (SIV) nouveau qui est construit sur le modèle lettres-chiffres-lettres, prend la forme contraire du modèle français précédemment utilisé.

Devant les demandes des automobilistes attachés à leurs racines géographiques, la référence au département supprimé est maintenue « à titre identitaire », mais en plus petits caractères lisibles que de près.

