

CARRIÈRES CROISÉES

André BARTHELEMY, **Michel BOUZINAC** et **Auguste GENOVESE**, avec quelques copains de la même promo Ai 150, ont intégré CITROËN, quai de Javel, dès le 5 juillet 1954. Ils se trouvent bientôt, et respectivement, affectés aux Études Nouvelles, à l'Ordonnancement et à la Fabrication.

Quinze ans plus tard, au moment où se pose la question de remplacer la DS, ils ont, en leurs domaines, acquis les responsabilités.

Le défi n'était pas évident ; il fallait faire mieux que la DS, un modèle plutôt réussi et qui avait pas mal évolué durant son existence.

Dans la Chronologie du projet, c'est **BARTHELEMY** qui allait ouvrir le jeu.

Le choix du moteur fut rapidement arrêté sur une énième mouture de l'incroyable moulin de la Traction dans ses derniers développements réalisés pour la DS. Toutefois, il a été installé transversalement entre les roues avant, associé à une boîte d'origine Lancia. Comme les équipes en charge du Style et l'Aérodynamique avaient défini les profils, **BARTHELEMY** devait impérativement innover et améliorer encore les points forts de la marque, la tenue de route et le confort.

Les diverses nuisances qui agressent les occupants d'un véhicule viennent principalement de l'espace extérieur comme les bruits de roulement et les trépidations issus de la liaison avec la route, les bruits aérodynamiques engendrés par l'écoulement de l'air, ou ceux qui émanent des éléments mécaniques embarqués. Pour minimiser les remous pernicious, le profil du modèle a été particulièrement affiné ; d'ailleurs, son nom commercial, qui sera la "Citroën CX", n'est pas dû au hasard.

Pour combattre les autres nuisances, **BARTHELEMY** a imaginé un habitacle ayant la forme d'une capsule rigide, reliée par seize plots élastiques à une plateforme roulante indépendante sur laquelle sont fixés les éléments de suspension et le groupe motopropulseur. Les bruits et les vibrations venant du contact avec la route, déjà filtrés par les pneumatiques, sont ainsi arrêtés avant d'agresser les passagers. De plus, grâce à cette conception, le véhicule dispose d'une structure assurant une parfaite et constante géométrie des trains roulants, qualité essentielle pour la tenue de route. Quant aux bruits et trépidations venant du groupe motopropulseur, ils doivent franchir une double barrière, la suspension élastique entre moteur et châssis, puis le barrage des seize plots entre châssis et caisse.

Parallèlement à l'établissement des plans de réalisation, il faut assurer la liaison et le dialogue entre le Bureau d'Études, les Méthodes et les Achats ; ce fut le rôle de **BOUZINAC**, responsable des services d'Ordonnancement : sélection des fournisseurs pour tous les composants prévus par les services techniques, information et assistance des sous-traitants et équipementiers retenus pour fournir des ensembles complets, instruments, batteries, optiques, éléments électriques, sièges, climatiseurs, etc... Évidemment, pour les pneumatiques, Michelin était le partenaire exclusif.

GENOVESE était alors le directeur de la nouvelle usine d'Aulnay-sous-Bois qui produisait les dernières DS mais avait été créée spécifiquement pour assurer la fabrication de la CX. Les bureaux d'Études Usine ont assuré la continuité du projet, les Méthodes ont défini les outillages et l'on a aussi mobilisé les activités d'Achats et de Contrôle qualité.

C'est ainsi qu'on passe à la réalisation des premiers prototypes, qu'il faut essayer, dans le monde entier, du Texas en Laponie, du Qatar en Auvergne...

Évidemment **BARTHELEMY** et **BOUZINAC** sont de la partie.
