

Garage Gigot, Citroën passionnément

Lorsque Pierre Gigot décède brutalement en 1962, c'est une importante personnalité du Sud-Ouest qui disparaît. Concessionnaire exclusif Citroën à Saint-Paul-lès-Dax (Landes) pendant plus de soixante ans, il consacre sa vie à la marque, prenant même d'importantes responsabilités au sein de la firme au double chevron.



La façade du garage avec ses différentes enseignes en 1924, année où Pierre Gigot en devient le propriétaire. La RN10 n'est pas encore asphaltée.

C'est en 1920 que Pierre Gigot devient gérant du garage de Daniel Renaud à Saint-Paul-lès-Dax. Idéalement situé le long de la Route Nationale 10, le garage profite déjà de l'activité des pionniers de l'automobile qui circulent sur cette route reliant Paris à l'Espagne. La RN 10 ne traverse pas encore la forêt landaise, mais elle passe alors par Mont-de-Marsan puis par Dax.

Concession Citroën

Ce premier garage construit sur l'emplacement d'une mare est bâti simplement, avec des planches, et couvre une superficie de 800 m². Comme il est de coutume à l'époque, le garage représente plusieurs marques comme Delage, Delahaye ou encore Voisin. Dès 1919, l'ambitieux entrepreneur parisien André Citroën lance sa propre marque automobile après avoir, depuis 1905, présidé à la destinée des voitures Mors. Il cherche à s'implanter sur le territoire national par le biais d'un réseau de concessionnaires dont Daniel Renaud devient l'un des premiers membres.

En décembre 1924, Pierre Gigot rachète le garage et décide de développer l'affaire en resserrant ses liens avec la marque de Javel en pleine expansion. En août 1925, le nouveau patron devient ainsi le 73^e concessionnaire Citroën de France et s'engage par contrat à acheter à l'usine soixante-douze châssis 10 HP et soixante-douze voitures 5 HP pour les années 1925 et 1926. Il tisse un réseau d'une quinzaine d'agents autour

de Dax, mais il reste néanmoins représentant des marques Mors et Voisin. Le garage arbore sur sa façade un grand panneau Citroën en tôle émaillée ainsi que le nom de la marque en grosses lettres brunes. Avec son épouse, Pierre Gigot parcourt la région dacquoise au volant des Citroën pour faire connaître les productions du quai de Javel.

UNE 2 CV CÉLÈBRE AU GARAGE

En octobre 1958, le garage dépanne une 2 CV pas comme les autres, celle de Jacques Séguéla et Jean-Claude Baudot en route pour leur tour du monde, dont ils ne reviendront que treize mois plus tard, après avoir parcouru plus de 100 000 km. La panne est vite résolue et les aventuriers reprennent leur route.

Un grand garage tout neuf!

Au tout début des années 1930, le garage Gigot est une entreprise prospère bénéficiant de l'essor de l'automobile et du trafic sans cesse croissant sur la RN10, mais le bâtiment exigu nécessite un agrandissement. En 1931, l'ancien garage en bois laisse place à une construction moderne en dur avec charpente métallique supportant une vaste verrière centrale éclairant l'atelier. La superficie est doublée pour atteindre 1 500 m². La façade bénéficie d'une architecture soignée qui n'est pas sans rappeler les traditionnelles

Elle fait aisément 50 à 55 de moyenne sur routes faciles. En pays accidenté et à pleine charge, elle fait encore du 40 de moyenne.

Elle a grimpé à pleine charge, avec le réglage normal, les 22 km du parcours de la course de côte du Mont Ventoux (altitude: 1912 m).

La suspension et les sièges réglables assurent une douceur de roulage comparable à celle des voitures les plus confortables.

Il y a un chauffage pour l'hiver - une aération pour l'été.




Les points essentiels, c'est-à-dire :
 précision de la mécanique,
 qualité de la fabrication et des matériaux,
 tenue de route qui est celle de nos tractions AV,
 freinage hydraulique sur les 4 roues,
 sont dignes de la meilleure technique Citroën.

Le moteur est un 375 cm³ 2 cylindres 4 temps à refroidissement par air. Pas de soucis de radiateur qui gèle en hiver.

3 vitesses normales, plus une vitesse surmultiplicée et une marche arrière.

La légèreté a été très étudiée : plus la voiture est légère, moins elle consomme d'essence et de pneus.



Le hall principal du garage Garnier de Biarritz avec son alignement de voitures de luxe...



© Courtoise Gigot

Construit en 1931, le nouveau garage a bénéficié d'une architecture soignée. Pierre Gigot pose fièrement devant un bâtiment résolument moderne.

fermes landaises. Résolument tourné vers l'avenir, ce nouveau garage est très bien équipé avec, entre autres, trois ponts mécaniques sur fosses. Le vaste hall d'exposition jouxte les ateliers. Le long de la route, le garage se prolonge par une station-service qui distribue les carburants Esso et assure le graissage des voitures de passage grâce à un pont hydraulique monocolonne. En 1934, l'entreprise Citroën connaît de graves difficultés financières qui provoquent le départ d'André Citroën de l'usine avant la reprise par Michelin. Le réseau de la marque

est alors profondément modifié et Pierre Gigot, avec quelques collègues, fonde le groupement des concessionnaires Citroën-France qui rassemble plus de 300 adhérents. Lors de l'exode de mai et juin 1940, le garage Gigot est un lieu de refuge pour les populations fuyant l'avancée allemande. Sous l'Occupation, le garage voit son activité considérablement réduite se limitant à la vente et à l'entretien de gazogènes greffés tant bien que mal à des Traction et à des utilitaires. À la Libération, Pierre Gigot est élu président du groupement des concessionnaires Citroën-

UN RALLYE EN HOMMAGE À PIERRE GIGOT

Dans les années 1950, Pierre Gigot a créé le Rallye Auto Internationales de Dax qui fit connaître la cité thermale sur les routes de France. Ce rallye permit aussi l'ascension du pilote gersois Paul Armagnac qui trouva la mort à Monthéry en 1962. À l'occasion de la présentation de la Visa Chrono en 1981, Philippe Laffitte organise sur deux jours un rallye Pierre Gigot autour de Dax en hommage à son grand-père.

France, poste qu'il occupe pendant quinze ans avant d'être promu président d'honneur.

Un nouveau souffle

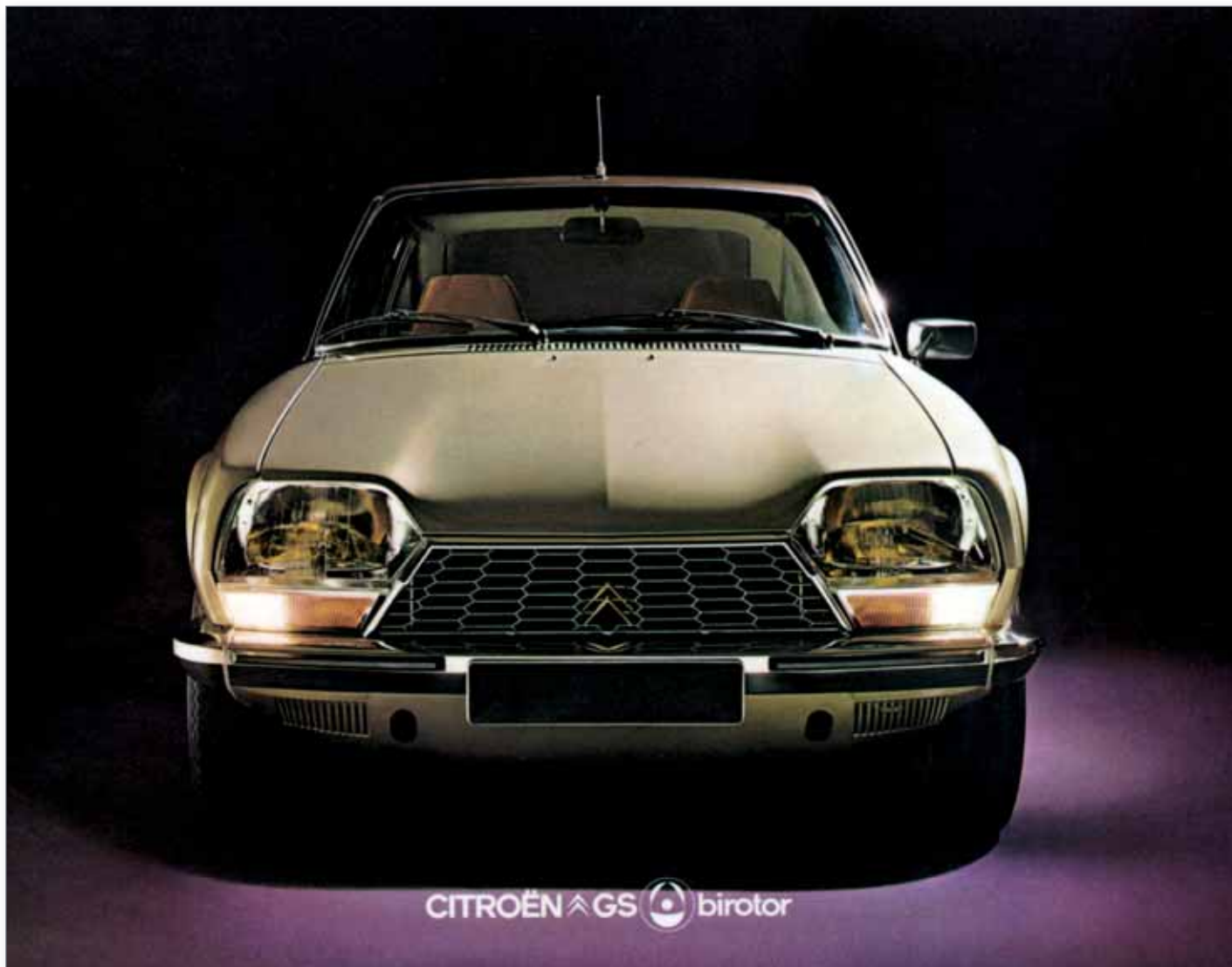
Le garage retrouve une activité normale à la fin des années 1940 avec le lancement du fourgon H et surtout de la 2 CV qui rencontre un grand succès commercial dans cette région rurale. Malgré le déclassement de la RN 10 qui devient RN 124 en 1949, la station-service distribue de plus en plus de carburants et de lubrifiants désormais de marque Antar. Le pompiste, qui fait aussi office de gardien, habite un appartement situé au-dessus des pompes, il assure ainsi un service de jour comme de nuit.

Doté d'un grand sens commercial, Pierre Gigot organise d'importantes manifestations, comme l'exposition de 1953 consacrée aux 11 CV modernisées avec la « malle coquille ».



© Citroën/Document Archives & Collections

Un coin de l'atelier, un moteur Hispano démonté et un mécanicien, en cravate, s'il vous plaît !



© Citroën/Document Archives & Collections

Les carrosseries ayant habillé des Hispano-Suiza sont nombreuses et certaines évoquent la course automobile, l'enfant chéri de Léonce Garnier.

Le lancement de la DS19 fin 1955 est aussi l'occasion de mettre le garage en valeur avec un exemplaire de la nouvelle Citroën aubergine toit champagne exposé sur un massif de fleurs représentant un double chevron.

La modernité des années 1960

Au début des années 1960, le garage Gigot poursuit sa mue et connaît une nouvelle expansion. Les travaux s'achèvent au prin-

UN LANCEMENT À GRAND SUCCÈS

Lors de la présentation de l'Ami 6, en avril 1961, pas moins de 60 exemplaires sont vendus le jour de la commercialisation sur simple présentation du catalogue ! Propriétaires de 2 CV pour la plupart, les clients se laissent convaincre par les vendeurs de signer un bon de commande alors que les exemplaires de démonstration ne sont pas encore livrés dans tout le réseau !



© Courtisole Gigot

Une vue de l'atelier, cher à Alain Goupy, qui nous a confié ses photos familiales.



Que ce soit en concours d'élégance, en course automobile, voire en voyage de très grand tourisme, les Hispano Suiza ont brillé dans toutes ces disciplines.

temps 1961, juste pour le lancement de la nouvelle Ami 6. La nouvelle surface du garage Gigot est désormais de 3600 m²! L'agrandissement s'est fait à l'emplacement de l'ancienne station-service qui laisse place à un bâtiment très moderne. D'une surface de 650 m², le hall d'exposition entièrement vitré accueille des Citroën neuves, mais aussi des véhicules d'occasion sélectionnés. Le décor a été particulièrement travaillé avec un sol en carrelage à damier noir et blanc référencé par l'usine et de nombreuses plantes vertes. Les clients peuvent s'asseoir dans des fauteuils confortables pour consulter les catalogues publicitaires et regarder une télévision mise à leur disposition.

L'atelier est lui aussi modifié en profondeur pour s'adapter à l'évolution des techniques avec de l'outillage moderne, comme un marbre Fenwick pour redresser les coques. Mais l'élément le plus remarquable du nouveau garage, ce sont les immenses doubles chevrons dorés, placés à l'angle du hall d'exposition, qui mesurent pas moins de trois mètres de hauteur! Cette imposante enseigne permet de repérer le garage, mais rappelle aussi le caractère dynamique et innovant de la marque au début de ces années 1960. Malheureusement pour lui, Pierre Gigot n'aura pas l'occasion de diriger longtemps le nouveau garage puisqu'il disparaît en mai 1962.

Sa mort provoque un profond émoi au niveau local, mais aussi dans le monde de l'automobile puisqu'il était toujours président d'honneur du groupement des concessionnaires Citroën. L'affaire qui emploie une soixantaine de salariés est reprise par l'une de ses filles et son gendre, M. Laffitte.

L'activité du garage dans les années 1960 est intense, le contrat signé avec l'usine stipule qu'il faut écouler 1200 voitures par an, soit plus de 100 ventes par mois! La concession de Saint-Jean-de-Luz est rachetée, ce qui permet de développer l'entreprise. Les lancements de nouveaux modèles se succèdent comme celui de la Dyane en 1967 ou de la Dyane 6 Méhari en 1968. Ces nouveautés sont mises en valeur dans le magasin d'exposition sur des podiums autour de compositions florales. Le garage n'en oublie pas pour autant le passé de la marque. En 1969, afin de célébrer les 60 ans des automobiles Citroën, une 5 HP Trèfle de 1925 est exposée aux côtés de la nouvelle Amie 8.

La fin des Trente Glorieuses

Malgré l'apparition de la SM puis de la GS, Citroën connaît d'importantes difficultés financières au début des années 1970. Le choc pétrolier de 1973 et ses conséquences rejettent sur l'activité du garage qui, pour la première fois, marque le pas. La nouvelle

direction de Citroën depuis son absorption par Peugeot en 1976 incite fortement les concessions à se développer encore. M. Laffitte décide donc, sous l'impulsion de l'usine, d'agrandir une nouvelle fois le garage en 1980. Une nouvelle construction à l'arrière du bâtiment permet d'agrandir les ateliers et de réorganiser le magasin d'exposition.

Ces investissements colossaux mettent à mal la trésorerie de l'entreprise qui doit se résoudre à se séparer de la concession de Saint-Jean-de-Luz avant de déposer le bilan. Le garage de Saint-Paul-lès-Dax ferme en 1986, les bâtiments sont abandonnés et se dégradent inexorablement. Au milieu des années 1990, la municipalité décide de raser le garage pour y construire des logements et un terrain de sport. Ainsi se clôt l'aventure de la famille Gigot et de Citroën débutée 70 ans plus tôt. ◊

LE TOUR DE FRANCE AU GARAGE

Le 30 juin 1965, le garage a hébergé pour la nuit la caravane du Tour de France en provenance de Bordeaux, la veille de l'étape Dax-Bagnères-de-Bigorre. Les motards de la gendarmerie avaient fait leur entrée par la grande porte, debout sur leurs motos, devant les spectateurs encore présents le long de la nationale et le personnel du garage!