

Mon enfance en Lada

Author : madcatherine

Date : 17 mai 2018

Mon frère et moi avons grandi entourés de Lada. Notre terrain de jeux favori : le cimetière de voitures derrière le garage familial où, plusieurs décennies durant, notre grand-père, puis notre père vendirent et réparèrent des automobiles.

Aujourd'hui, Opa est mort depuis longtemps, Papa est à la retraite, la maison vendue, et les Lada ont disparu de la circulation.

Restent les souvenirs...

D'abord concessionnaire British Leyland, mon grand-père devint l'un des premiers concessionnaires Lada de Belgique en 1970. Mon père reprit l'entreprise familiale sept ans plus tard et vendit la marque soviétique jusqu'en 1996 : « En 1970, British Leyland est devenu Rover, et c'est un pur hasard si mon père est alors passé à Lada. »

Ma mère poursuit : « D'ailleurs, il m'avait raconté que la première année, il avait vendu une seule voiture.

– Ben oui, personne ne connaissait !

– Par la suite, il y a eu un effet boule de neige vu le rapport qualité-prix, et les gens étaient contents. Ça ressemblait à une Fiat parce que la première Lada avait été conçue par des

ingénieurs de chez Fiat. »

En effet, lancée dans le cadre du Plan quinquennal pour le développement de l'État populaire en 1966, la voiture soviétique voit le jour grâce à une collaboration avec le constructeur italien qui apporte son savoir-faire technique et professionnel à travers l'apport d'équipements et la formation du personnel. La Voljski Avtomobilny Zavod (VAZ, « Usine d'automobiles de la Volga ») s'implante sur le site de Togliatti, ville nouvelle sur les bords de la Volga, à mille kilomètres à l'Est de Moscou. Ancienne forteresse du nom de Stavropol-sur-Volga, elle est renommée en hommage à Palmiro Togliatti, l'un des fondateurs du Parti communiste italien, mort alors qu'il était en vacances au bord de la mer Noire en 1964.

Cité interdite

« L'usine, j'y suis allé deux fois avec la délégation des concessionnaires belges », raconte mon père, « une première fois en 1977, puis avec ta mère deux ans plus tard. Togliatti était une ville interdite pour les Soviétiques comme pour les étrangers : seuls les gens qui y travaillaient pouvaient y aller. Tu n'avais le droit de sortir de l'aéroport qu'avec une invitation de l'usine, et si tu ne l'avais pas, tu restais en transit. Pas moyen de sortir de là. D'ailleurs, la ville n'était accessible que par avion ou par la Volga. »

Il se souvient que « les habitants de Togliatti vivaient comme nous vivions ici : ils pouvaient acheter des Levi's, la cuisine, c'était de la cuisine italienne... »

« J'y ai mangé les meilleurs spaghetti de ma vie ! », interrompt ma mère.

Mon père reprend : « Parce qu'il y avait beaucoup d'Italiens et de non-Soviétiques à Togliatti, ils avaient les mêmes magasins que nous, ce qui était tout à fait impensable pour le reste du pays. La ville avait été construite en pleine steppe, tout était flambant neuf, et l'usine était tellement grande qu'il fallait une voiture pour se déplacer là-dedans. Évidemment, avec cent mille travailleurs... L'usine n'avait d'ailleurs pas de sous-traitants : ils fabriquaient absolument tout sur place. Certaines matières premières leur arrivaient de l'étranger, comme les tôles qui leur étaient fournies par l'usine Sidmar à Gand, mais les différentes pièces, les vitres, les tissus, etc. étaient produits à Togliatti.

– Quant à la ville en elle-même, c'étaient d'immenses immeubles à appartements tout modernes. Les gens y étaient bien, mais certains magasins étaient réservés aux non-Soviétiques. Les citoyens soviétiques avaient le droit d'y entrer et de regarder, mais pas d'acheter. On ne pouvait d'ailleurs y payer qu'en dollars et en Deutsche Mark. »

Pendant que les hommes visitaient l'usine, les femmes, en bonnes épouses maternantes, faisaient le tour des écoles et des crèches. Ma mère se souvient que « c'était d'un modernisme inimaginable. Ils avaient leurs propres infrastructures, leur hôpital, leurs écoles, des garderies dans tous les coins de la ville, et c'était loin d'être comme ça dans le reste du pays : même les Moscovites n'avaient pas le dixième de ce qu'ils avaient ».

Success story soviétique

Déesse du printemps dans la mythologie slave, Lada prête son nom à un petit « drakkar » russe qui devient le logo de la marque de voitures emblématique de l'URSS.

Dès 1970, les chaînes de production de Togliatti s'activent autour d'un premier modèle dérivé de la Fiat 124, la VAZ 2101 dite Jigouli. Renommée en fonction de sa cylindrée pour le marché occidental, la Lada 1200 fait son apparition à l'étranger lors du Salon de l'Automobile de Bruxelles en janvier 1971, et la Belgique devient, avec la Finlande et les Pays-Bas, l'un des premiers pays capitalistes à l'importer.

Son rapport qualité-prix lui assure une popularité croissante, la gamme s'étoffe petit à petit, et les chaînes de production finissent par cracher une voiture toutes les 6 minutes, soit quelque 600 000 véhicules par an. À la berline s'ajoute un break, avant la conception du 4x4 Niva, commercialisé en URSS dès 1977. Polyvalent, robuste et très bon marché, ce tout-terrain devient le modèle phare de la marque et se hisse en tête des ventes dans sa catégorie dès sa mise sur le marché européen, où il restera d'ailleurs en pole position jusque dans les années 90.

Cette époque, mes parents l'ont bien connue, ainsi que Jules Pirlot, militant communiste de longue date et conducteur de Lada pendant de nombreuses années :

« Ma première Lada a succédé à ma Citroën Dyane. Pour à peu près le même prix, elle offrait plus de place, alors je n'ai pas hésité. Elle avait toutes les qualités de la Fiat de ces années-là. Son seul défaut était peut-être de consommer un peu trop d'essence et un peu trop d'huile... »

Outre l'aspect économique, il ajoute que le lieu de fabrication a aussi pesé dans la balance :

« Bien que ma motivation principale était d'acheter sans m'endetter, le fait d'avoir une voiture soviétique était d'autant plus plaisant. Parmi les communistes, beaucoup achetaient des Lada par sympathie, quelques camarades achetaient des Wartburg, des voitures est-allemandes elles aussi assez bon marché, mais beaucoup plus rares. Il y avait aussi la Škoda, qui était tchèque. Ces marques étaient très abordables, et puisqu'elles étaient fabriquées à l'Est, elles nous étaient sympathiques. On avait une tendresse pour ces voitures-là, car on considérait que le développement du commerce avec l'Union Soviétique et les pays d'Europe de l'Est était politiquement utile, notamment sur le plan du pacifisme : on ne fait pas la guerre à son partenaire commercial. Plus les liens étaient forts sur le plan économique, moins il y avait de risque de conflit. »

Les liens commerciaux étroits n'évitaient cependant pas la suspicion, comme se le rappelle ma mère : « Quand nous étions là-bas, les parcours étaient très balisés, nous n'étions pas autorisés à prendre en photo certains endroits, et on savait qu'on était observés de partout. Parfois, nous achetions des choses pour notre guide dans les boutiques qui nous étaient réservées, mais on veillait à ne pas se faire remarquer. Nous sommes restés en contact avec lui pendant quelques temps et lui faisons parvenir du courrier par la valise diplomatique via l'ambassade soviétique

de Paris. Je peux le dire aujourd'hui parce qu'il y a prescription. »

Un soir, en rentrant du restaurant, mes parents ont été abordés par deux étudiants qui leurs ont offert discrètement d'échanger des roubles contre des devises.

« Le temps de faire l'échange et de ranger nos affaires, ils avaient disparu. J'ignore ce qu'ils risquaient s'ils se faisaient coincer, mais c'était totalement interdit. Nous-mêmes, en tant que touristes, je ne pense pas qu'on risquait grand chose, mais eux risquaient gros, c'est certain. »

Dans l'avion en direction de Moscou, les touristes étaient invités à préciser le nombre exact de devises qu'ils faisaient entrer dans le pays, et à indiquer combien il leur en restait au retour. Quant aux roubles, ils étaient supposés rester sur le sol soviétique.

Objet de convoitise

Après la chute du Mur de Berlin et des régimes communistes en Europe, la Lada connaît un regain d'attention, non seulement par nostalgie, mais aussi et surtout en devenant l'une des marques de voitures les plus volées au cours des années 90 :

« On les volait pour les pièces », raconte mon père, « car ça valait des sous. »

Jules Pirlot en a d'ailleurs fait les frais en 1996.

Incidemment, mon père décida d'arrêter ses activités de concessionnaire cette même année « parce que Lada ne suivait plus l'évolution automobile. Ils avaient fait la promesse de nouveaux modèles qui n'ont jamais été produits, alors j'ai choisi de me concentrer exclusivement sur la réparation ».

Lada continua cependant à produire des modèles pour l'ancien bloc de l'Est.

Privatisée en 1992, l'entreprise fut finalement rachetée par Renault-Nissan 20 ans plus tard.

Quant à moi, je garde des années Lada une poignée de produits dérivés, ainsi que le souvenir de courses-poursuites imaginaires dans des épaves prêtes pour la casse, de dérapages contrôlés dans la neige, et de mon père, fier comme Artaban, quand il m'apprit à conduire dans la cour du garage alors que je n'avais qu'une dizaine d'années.